20 (308) ROK VII 18 MAJA 1952
Cena 60 gr





POLSKIE SZYBOWCE ZAGRANICĄ

W stolicy Finlandii w Helsinkach staraniem Rządu RP zorganizowana została Polska Wystawa Gospodarcza obrazująca wspaniały rozkwit naszej gospodarki ludowej.

W ramach wspomnianej wystawy znajduje się również stoisko lotnicze, na którym wystawiono dwa szybowce „Sęp" i „Mucha".

Wystawa w Helsinkach otwarta została w dniu 17 maja i trwać będzie do dnia 2 czerwca br.

(pp.)

NOWA PLACÓWKA BADAWCZA PIHM

W ramach Państwowego Instytutu Hydrologiczno - Meteorologicznego został ostatnio powołany do życia Dział Meteorologii Stosowanej, którego zakres prac obejmuje nieomal całokształt zagadnień naukowych interesujących lotnictwo sportowe, a w szczególności szybownictwo.

Kierownikiem nowoutworzonej placówki naukowej PIHM został mgr Władysław Parczewski.

SAMALOT NAD TRASĄ WYŚCIGU POKOJU

Dnia 30 kwietnia nad trasą I-go etapu Wyścigu Pokoju krążył samolot CSS-13 Warszawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej. Załoga samolotu obserwowała kolarzy biorących udział w wyścigu i powracała nad stadion CWKS w Warszawie, by zrzucić meldunek o przebiegu walki na trasie. Publiczność obserwująca na stadionie mecz piłkarski pomiędzy „Unią" i czeską „Trnavą" była w ten sposób trzykrotnie informowana o przebiegu wyścigu.

W końcowej części I-go etapu funkcję dostarczyciela wiadomości z trasy wyścigu przejęła radiowa stacja krótkofalowa LPŻ. Zwycięzca I-go etapu Belg Verschuren został „zbombardowany" na mecie z powietrza przez załogę CSS-a wiązanką kwiatów.

E. D.

NOWY REKORD MODELARSKI W RUMUNII

Jak donosi „Aviatia Sportiva", Centralna Komisja Lotnictwa Sportowego zatwierdziła nowy rekord modelarski, stanowiący nowy rekord krajowy Rumunii. Rekord ten ustanowił znany modelarz rumuński Moldoveanu Anania w kategorii modeli na uwięzi z napędem odrzutowym. Model Moldoveanu osiągnął szybkość 206,860 km/godz.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE ODWOŁANE

Komisja Organizacyjna Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych przy ZGLL podała nam do wiadomości, że przewidziane w dniach 15—29 czerwca br. II Międzynarodowe Zawody Szybowcowe ZSRR, Państw Demokracji Ludowej i NRD z przyczyn technicznych nie odbędą się.

(red.)



Zorganizowana w Bydgoszczy przez Ligę Lotniczą i Ligę Morską wystawa lotniczo-szkutnicza cieszyła się ogromnym powodzeniem wśród bydgoskiej młodzieży.

Na zdjęciu: grupa uczestników jednej z wycieczek szkolnych z zainteresowaniem ogląda ciekawe eksponaty.

LOTY WYSOKOŚCIOWE W WARSZAWSKIM ALL

Druga połowa kwietnia br. przebiegała w Warszawskim Aeroklubie Ligi Lotniczej pod znakiem masowych wyczynów w lotach wysokościowych. Dobre wyniki uzyskane przez pilotów WA LL zawdzięczać należy gruntownemu opanowaniu teorii lotów w chmurach burzowych, racjonalnemu treningowi w pilotażu bez widoczności ziemi, jak również wszechstronnej pomocy i opiece kierownictwa i kadry instruktorskiej klubu.

I tak, w okresie OD 20 DO 30 KWIETNIA BR. przewyższenia powyżej 3 i 5 tysięcy metrów wykonało siedmiu pilotów, uzyskując SIEDEM PRZEWYŻSZEŃ PONAD 3 TYSIĄCE METRÓW, 2 PRZEWYŻSZENIA PONAD 4 TYSIĄCE METRÓW I 2 PRZEWYŻSZENIA PONAD 5 TYSIĘCY METRÓW. Młoda pilotka WA LL — Wanda Szemplińska, uzyskała między innymi przewyższenie ponad 4 tysiące metrów. Wynik ten jest lepszy od dotychczasowego kobiecego rekordu Polski w klasie szybowców jednomiejscowych. We wspomnianym locie Szemplińska uzyskała wysokość absolutną 5 400 m, co przy wyczepieniu się na wysokości 300 m daje 5 100 m przewyższenia. Niestety barograf jaki posiadała (o zakresie do 5 000 m), nie zanotował całej uzyskanej przez pilotkę wysokości.

Dalsze wyniki w zakresie lotów wysokościowych przedstawiają się następująco:

pil. Lebecki Zbigniew	przewyższenie	3 075 m	wys. abs.	3 500 m
pil. Henclewski Wacław	„	3 600 m	„	4 000 m
pil. Pawlikowski Tadeusz	„	3 900 m	„	4 600 m
pil. Sochacki Roman	„	4 350 m	„	4 650 m
	„	3 400 m	„	4 000 m
pil. Bitner Ryszard	„	5 300 m	„	5 800 m
	„	3 700 m	„	4 200 m
	„	3 510 m	„	4 000 m
	„	3 100 m	„	3 600 m
pil. Ziemiński Andrzej	„	5 700 m	„	6 200m

W lotach powyższych piloci Lebecki, Henclewski i Sochacki zdobyli warunki do złotych odznak szybowcowych. Pilot Pawlikowski Tadeusz uzyskał ostatni warunek do złotej odznaki.

Wyniki uzyskane przez pilotów Warszawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej w ciągu 10-ciu dni kwietnia br., winny być przykładem dla innych Aeroklubów Ligi Lotniczej. Czekamy na meldunki z innych aeroklubów i ośrodków LL. ZET.

CO „ZAUWAŻYŁ" OBSERWATOR LOTNICZY NA ALASCE

Dzień 18 kwietnia 1952 r. na długo pozostanie w pamięci amerykańskich histeryków wojny, a psychiatrzy przez wiele lat będą mieli wdzięczne pole do badań.

Dnia tego pewien obserwator lotniczy na Alasce zwrócił uwagę na dwa obłoczki, które, jak pisze francuska agencja AFP, „przypominały gazy spalinowe z samolotów odrzutowych". Dalej — jak informuje prasa amerykańska — wypadki rozwijały się z błyskawiczną szybkością. Obserwator, niewiele się namyślając, złapał za telefon, połączył się ze swoim dowódcą i krzyknął: „Nalatują na nas samoloty rosyjskie".

Dowódca zbladł, zachwiał się i bez chwili namysłu, połączył się telefonicznie z dowódcą lotnictwa Kalifornii, któremu podlega okręg Alaski i wrzasnął: „Eskadra bombowców rosyjskich nalatuje na USA".

Dowódca lotnictwa Kalifornii byłby zemdlał, gdyby nie to, że wiadomość była z typu wstrząsających. Dzięki temu — natychmiast mógł zaalarmować dowódcę lotnictwa USA w Waszyngtonie: „Armia lotnicza ZSRR w nalocie na USA".

W oka mgnieniu Pentagon stanął na głowie. W całych USA zarządzono ostre pogotowie lotnicze. Z lotnisk wystartowały setki samolotów pościgowych i pomknęły w kierunku Gór Skalistych, gdzie zasygnalizowano trzy nierozpoznane samoloty.

Są. Lecą wolniutko i wcale bojowo nie wyglądają. Widocznie pewne bezkarności.

Drogą radiową nadano rozkaz:

„Lądować na najbliższym lotnisku. W razie odmowy — otwieramy ogień".

Samoloty wylądowały. Wyszli z nich lotnicy i... zdumieni pasażerowie, gdyż były to samoloty komunikacyjne lecące do Kalifornii.

...A obłoki na Alasce, sprawcy całego ataku histerii, jak na zwykłe obłoki przystało, cicho znikły za horyzontem.

ŚWIĘTO RADOŚCI I DUMY

Potężne i radosne było tegoroczne Święto 1 Maja w stolicy. Czterysta tysięcy osób w ciągu 7 godzin przemaszerowało przed trybuną honorową, na której znajdował się Prezydent Bolesław Bierut, członkowie rządu, władz naczelnych, Partii oraz stronnictw politycznych. Nie było ani jednego wśród manifestujących, który by nie zwrócił głowy w stronę trybuny i z uczuciem miłości, przywiązania i radości nie spojrzał na Prezydenta. Było się z czego cieszyć; niekończące się szeregi manifestantów były przecież nie tylko barwnym korowodem, przetykanym dowcipnymi kukłami imperialistycznych podżegaczy wojennych i pomysłowymi ilustracjami naszych osiągnięć, ale były przede wszystkim symbolem naszych ogromnych zwycięstw, naszej twórczej pracy, wyrazem entuzjazmu, zapału i rozmachu, jakim żyje dziś cały naród polski.

Podobnie masowo przebiegały obchody międzynarodowego święta klasy robotniczej w innych miastach Polski. W Łodzi brało w nich udział 350 tysięcy osób, we Wrocławiu — 215 tysięcy, w Krakowie — 180 tysięcy. W najmniejszych miasteczkach, we wszystkich zakątkach naszego kraju odbywały się pochody i zabawy pierwszomajowe.

Międzynarodowe Święto Pracy przebiegało również wspaniale w Związku Radzieckim, w krajach demokracji ludowej i w krajach kapitalistycznych. Było ono wyrazem prawdziwej łączności i jedności proletariatu wszystkich krajów — jedności, przed którą drżą opaśli burżuje w bezsilnej wściekłości i trwodze. Tegoroczne święto pierwszomajowe było dowodem ciągle rosnącej siły międzynarodowej klasy robotniczej i światowego ruchu obrońców pokoju.

We wszystkich krajach pstępu i wolności, w demonstracjach pierwszomajowych wzięli również udział lotnicy. W Moskwie odbyła się imponująca defilada wojskowa, w której uczestniczyło lotnictwo. Nad Placem Czerwonym, nad trybuną na której znajdował się Generalissimus Stalin przemknęły bezgłośnie eskadry najnowocześniejszych samolotów odrzutowych, przeleciały nowe typy samolotów transportowych i łącznikowych. Stalinowskie sokoły raz jeszcze zademonstrowały swą wielką sprawność bojową i mistrzostwo pilotażu. W Budapeszcie wzięły udział w pochodzie szeregi członków MRSz, niosąc liczne modele samolotów i szybowców.

I u nas, w Warszawie, lotnicy uczestniczyli w pochodzie pierwszomajowym. Między szarymi, jasnymi i różnobarwnymi strojami raz po raz widywało się stalowe mundury lotników idących pod rękę z robotnikami, studentami i pracownikami różnych instytucji. Lotnictwo wojskowe splatało się z ludem, z którego wyrosło.

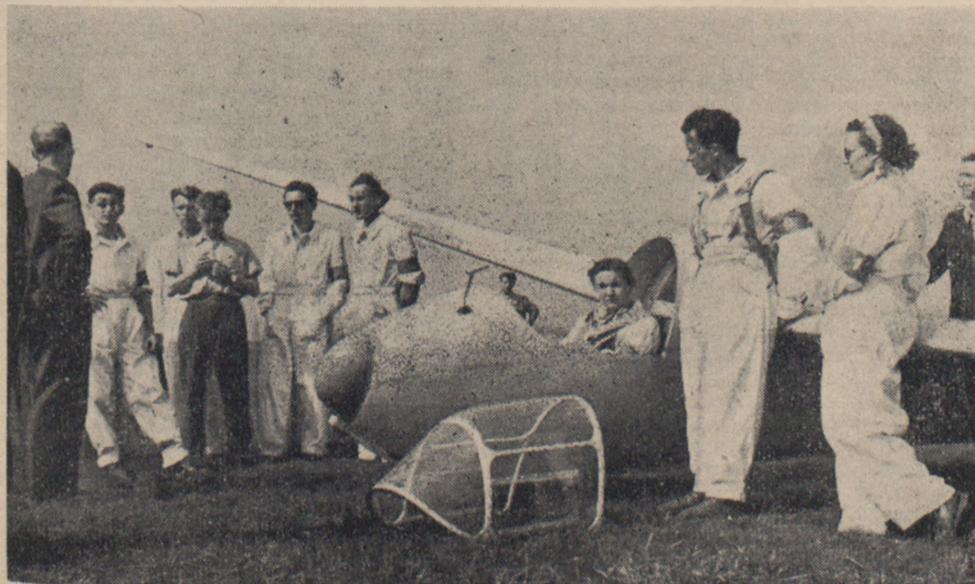
Szli w ciemnogranatowych kombinezonach członkowie Ligi Lotniczej, niosąc dowcipnie wykonane kukły imperialistycznych podżegaczy wojennych. Modelarze warszawscy, z licznych modelarni TPD, z Młodzieżowego Domu Kultury, nieśli ciekawe modele szybowców i gumówek.

Szli piloci Warszawskiego Aeroklubu, Ligi Lotniczej i studenci Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej, przyszła kadra naszych inżynierów lotniczych.

W pochodzie pierwszomajowym nie zabrakło i „mózgu" naszego lotnictwa — pracowników Głównego Instytutu Lotnictwa oraz kadry profesorskiej i asystenckiej Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej.

Wszyscy ludzie lotnictwa — od najmłodszych modelarzy do profesorów — demonstrowali swoje najgłębsze przywiązanie do władzy ludowej i do Prezydenta Bolesława Bieruta, pod którego kierownictwem osiągamy coraz większe zwycięstwa w budowie socjalizmu. (w)

...zawodnicy ubrani byli w białe kombinezony... O Regionalnych Zawodach Szybowcowych w Katowicach piszemy na stronie 308 bież. numeru.



JESTEŚMY POKOLENIEM KTÓRE BĘDZIE UTRWALAĆ SOCJALIZM

Prezydent Bolesław Bierut wygłosił w dniu Pierwszego Maja przemówienie na otwarcie pochodu pierwszomajowego w stolicy.

W pełnych prostoty, głębokiej mądrości i serdeczności słowach Prezydent Bierut wskazał na najważniejsze zadania, stojące obecnie przed naszym narodem, na braterstwo, jakie nas łączy z narodami Związku Radzieckiego, krajów demokracji ludowej i z bojownikami o pokój w krajach kapitalistycznych, na nasze wielkie zdobycze i zwycięstwa.

Prezydent Bolesław Bierut zwrócił się także do młodzieży polskiej mówiąc: **„Młodzieży polska! Tobie przypadnie w udziale utrwalenie ostatecznego zwycięstwa wielkich i szlachetnych ideałów ludu pracującego, ideałów socjalizmu... Wnoście hojnie swą młodzieńczą energię, swój ofiarny zapał i entuzjazm w dzieło budownictwa socjalistycznego. Pogłębiajcie swą wiedzę, zdobywajcie kwalifikacje, pomnażajcie szeregi oddanych sprawie budowniczych Polski Ludowej".**

Piękne to i porywające słowa, cóż bowiem może być piękniejszego, niż postawienie sobie w życiu tak wielkiego celu? Słowa te mają wielkie znaczenie dla nas, młodzieży lotniczej. Jakie są zadania nakreślone nam przez Prezydenta Bieruta w Jego przemówieniu?

To przede wszystkim ofiarność i oddanie sprawie budownictwa socjalizmu — płomienna wierność, której poświęca się wszystko, jeżeli zajdzie potrzeba — nawet życie. Wierność ta jest więc nierozerwalnie połączona z płomienną nienawiścią do wrogów i z miłością do ludu pracującego, do naszej Ludowej Ojczyzny.

Zapał i entuzjazm, o których tak pięknie mówił Prezydent Bierut, powinniśmy wykazywać w naszej lotniczej pracy — w śmiałym i odważnym atakowaniu rekordów modelarskich, szybowcowych, w upartym pokonywaniu trudności — czy to w nauce, czy w organizowaniu modelarni lub koła LL, wszędzie, gdziekolwiek by się zdarzyły.

Stałe i systematyczne pogłębianie wiedzy lotniczej to niezbędny warunek każdego z nas w budowie silnych skrzydeł Polski Ludowej. Tylko ten będzie dobrze latał, kto ma dobrze opanowaną teorię, kto zna zagadnienia polityczne, kto rozwija w sobie i innych stałą dążność do kroczenia naprzód, do poznawania nowych dziedzin wiedzy i nauki.

Zacięta zaś walka o stałe podwyższanie swych kwalifikacji lotniczych i politycznych jest naszym codziennym obowiązkiem. Bez rzetelnej wiedzy i nauki nie utrwali się bowiem tego, o co walczy dziś polska klasa robotnicza i cały naród polski — socjalizmu.

Pamiętajmy, że to my, jesteśmy pokoleniem, które będzie socjalizm utrwalać. To zobowiązuje.

IV ZJAZD ODDZIAŁU LL W JAROSŁAWIU

W dniu 20 kwietnia br., w pięknie udekorowanej emblematami LL i hasłami sali ratuszowej w Jarosławiu, odbył się IV Walny Zjazd Jarosławskiego Oddziału Ligi Lotniczej. Oprócz licznie zebranych delegatów LL z powiatu, na zjazd przybyli również przedstawiciele Partii i organizacji społecznych, aby wspólnie podsumować dorobek rocznej pracy Oddziału i obradować nad wytycznymi działalności nowowybranego na tym Zjeździe Zarządu.

O dotychczasowej działalności Oddziału Jarosławskiego LL, o jego osiągnięciach i bolączkach powiedział nam w swym referacie sprawozdawczym wiceprezes ustępującego Zarządu. Podkreślił on ofiarną pracę członków modelarni powiatowej, którzy brali udział w powiatowych i okręgowych zawodach modelarskich, uzyskując dobre wyniki. Dowodem dobrze organizowanej akcji propagandowej Oddziału jest fakt, że młodzież powiatu jarosławskiego masowo zgłasza się na szkolenie lotnicze. Dalszym osiągnięciem jest rozwój liczebny Ligi Lotniczej. W całym powiecie powstają coraz to nowe koła LL przy szkołach, zakładach pracy, gminnych spółdzielniach „Samopomoc Chłopska" i POM-ach. Ożywiona dyskusją, w której zabierali głos aktywiści LL oraz opiekunowie kół potwierdziła, że praca Oddziału w roku ubiegłym stała na należytym poziomie.

Z okazji Walnego Zjazdu członkowie powiatowej modelarni w Jarosławiu podjęli szereg cennych zobowiązań.

Na zakończenie zebrani uchwalili rezolucję, w której potępili ohydną wojnę bakteriologiczną w Korei.

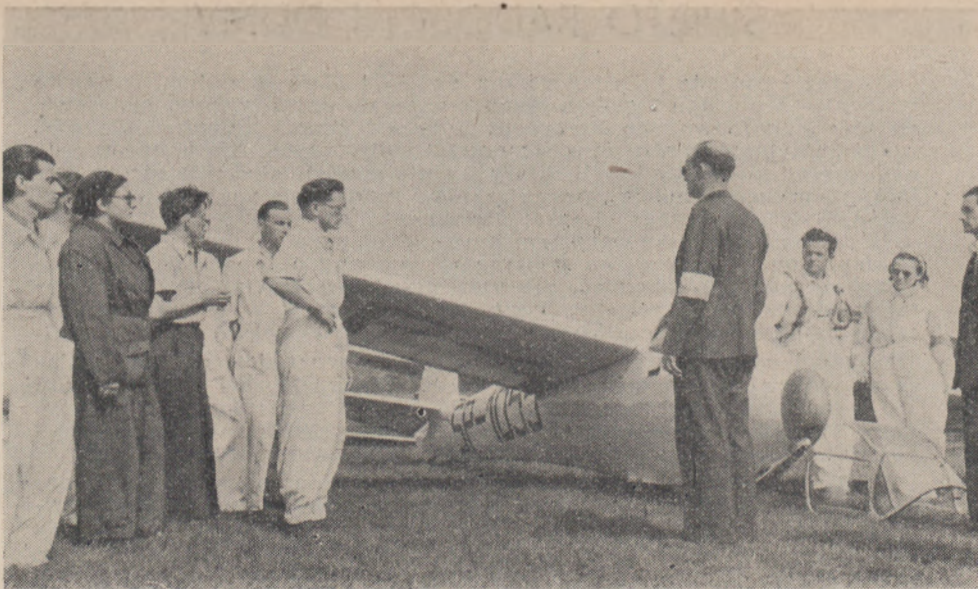
Zjazd wykazał jeszcze raz dobrą organizację pracy ligowej na terenie powiatu oraz dowiódł, że Zarząd Oddziału w pełni zasłużył na dyplom uznania, który otrzymał od Okręgu Rzeszowskiego LL.

Mając uświadomionych, chętnych do pracy członków, społeczeństwo powiatu jarosławskiego zrzeszone w szeregach Ligi Lotniczej jest przekonane, że nowowybrany Zarząd Oddziału stanie również na wysokości zadania.

WŁADYSŁAW CHAWRONA

Fragment sali obrad IV Walnego Zjazdu Oddziału LL w Jarosławiu.





„MUCHY" NAD HAŁDAMI ŚLĄSKA

(Od specjalnego wysłannika SiM-u)

Niedziela — 20 kwietnia. Na przybranym w odświętną szatę lotnisku Aeroklubu Śląskiego połyskuje idealnie wyrównany rząd „Much". Przed nimi, na płycie betonowej w lśniących nieskazitelną bielą kombinezonach stoją szeregiem zawodnicy. Kierownik zawodów melduje Wiceprezesowi Zarządu Śląskiego Okręgu Ligi Lotniczej gotowość załóg do startu. Z megafonów rozbrzmiewa potężną i radosną nutą Hymn Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej. Zbrązowione pierwszymi promieniami wiosennego słońca twarze zwracają się w prawo. Wpływająca majestatycznie na maszt flaga łopocze w porywach wiatru, który niesie po lotnisku, powtarzane echem rozwartego hangaru, słowa dumnej melodii:... „Naprzód młodzieży świata!..."

*

— Pierwsze Regionalne Zawody Szybowcowe Śląskiego Okręgu Ligi Lotniczej uważam za otwarte! — zakończył swe powitalne przemówienie do zawodników, kierownictwa i gości Wiceprezes ZOLL. Słowa te dały początek całotygodniowej walce jedenastu młodych pilotów wyczynowych, o punkty, o miejsce, o zwycięstwo. A była to ciężka walka. Wypadło w niej pokonywać nie tylko współzawodniczącego kolegę, ale jeszcze — co było znacznie trudniejsze — wrogo tym razem ustosunkowaną pogodę kwietniową, której kaprysy i złośliwości nie miały granic. Walczyli więc z nią zawodnicy i zmagało się z nią kierownictwo zawodów, wspierane nie bardzo zresztą dzielnie i skutecznie przez osłonę meteorologiczną, której prognozy przeważnie sprawdzały się, ale... niestety dopiero dnia następnego. Wybór konkurencji urastał do codziennego problemu, którego rozstrzygnięcie było dla kierownika sportowego — Tadeusza Góry co najmniej tak samo trudne, jak dla zawodników wykonanie przelotu docelowo — powrotnego na trasie Katowice — Pyskowice, przy niebie przesłanianym co jakiś czas falami zachmurzenia cirrusowego.

Uciążliwe trudności pogodowe miały chyba tę jedną dobrą stronę, że dawały zawodnikom dość dużo wolnego czasu, który kierownictwo potrafiło wypełnić interesującymi pogadankami i rozrywkami kulturalnymi. Obejrzeli dzięki temu piloci kilka dobrych filmów i zwiedzili sławny na całą Polskę katowicki Pałac Młodzieży. O wrażeniu jakie ten wspaniały dokument naszego pokojowego budownictwa wywarł na zwiedzających, może świadczyć serdeczne westchnienie jednego ze starszych instruktorów, który zwierzył mi się: „Dużo dałbym za to, żeby móc jeszcze raz mieć 7 lat i korzystać ze wszystkich dobrodziejstw tego raju dla młodzieży. Z mojego dzieciństwa mam inne wspomnienia..."

*

Wtorek — 22 kwietnia był pierwszym dniem lotnym, dającym się wykorzystać do rozegrania konkurencji. Komunikat meteo mówił o inwersji na 500 m, w związku z czym wybór próby padł na niewielki bo 53 kilometrowy przelot docelowo-powrotny po trasie Katowice — Gliwice, połączony z punktowaniem osiągniętych przewyższeń. Zapowiedź inwersji skłoniła też kierownictwo do zadecydowania startu z holu, co jak się później okazało nie było wcale konieczne, gdyż zawodnicy wyczepiali się do lotu wolnego w granicach 250 m, a kilku — jak Rusek i Czmielówna — nawet na 100 m ponad lotnisko. Że chwiejność równowagi wbrew prognozie panowała w tym dniu od samej ziemi, dał dowód między innymi pilot Kozłowski, który nad lotniskiem w Gliwicach przeżył jeden z najdramatyczniejszych momentów tej próby. Blisko 40 minut „żebrał" on na centymetrowych wznoszeniach zaledwie 70 m nad ziemią, zanim osiągnął znów wysokość, która zabezpieczyła mu powrót do punktu wyjściowego w Katowicach.

Ogólnie warunki nie były zbyt trudne do wykonania zadania, toteż poza Zajączkowską i Kusiakiewiczem, którzy lądowali na punkcie zwrotnym trasy oraz Kowalskim, który przechytrzył w ocenie możliwości termicznych i nie dociągnął nawet do Gliwic, wszyscy pozostali wrócili do Katowic o własnych siłach. Tutaj rozegrała się dal-

sza walka o wysokość. W oczekiwaniu na zapowiedziane burze termiczne piloci przez długi czas „czepiali się“ cumulusów, węsząc za silniejszymi kominami. I tym razem jednak pogoda nie chciała być posłuszna komunikatowi, w związku z czym o godz. 17.00 wszystkie szybowce były już na ziemi.

Zwycięstwo konkurencji zapewnił sobie pilot Śląskiego ALL — Zbigniew Kirakowski osiągnięciem maksymalnego przewyższenia dnia: 2 800 m. Za nim przewyższeniami 2 550 i 2 500 m uplasowali się: pilotka Bielsko-Bialskiego ALL — Irena Kaniewska i reprezentant Krakowa — Tadeusz Rusek. Zawodnicy ci utrzymali swoje 3 pierwsze miejsca do końca zawodów.

Zapytany o przyczynę sukcesu Kirakowski opowiadał swym rozbrajająco flegmatycznym sposobem, jak o rzeczy najzwyklejszej:

— „Zauważyłem, że cumulusy mają krótką żywotność i rozpadają się zanim zdążę je wykorzystać z odległego dolotu. Przyczaiłem się więc pod jednym, który zaczynał się dopiero tworzyć i wyrosłem razem z nim.“

*

Zadecydowany w środę 70 kilometrowy przelot do Pyskowic i z powrotem nie wszedł w ogóle w punktację klasyfikacyjną, gdyż żaden z zawodników nie zdołał wykonać zadania w 100%. Pomimo tego była to najciekawsza (no i najtrudniejsza) próba zawodów. Trudność stanowiło wysokie zachmurzenie cirrusowe, które napływało falami od zachodu, przesłaniając raz po raz „wznoszeniodajne“ słońce. W związku z tym zmagania pilotów obfitowały w cały szereg dramatycznych kryzysów, których przetrwanie wymagało dużego doświadczenia i ogromnego hartu woli. Prawdziwy koncert w tym względzie dał nad Pyskowicami Rusek, który w morderczej, ponad godzinnej walce trzykrotnie wygrzebywał się z beznadziejnych wprost sytuacji, na wysokość rzędu 800 m, żeby po jakimś czasie zaczynać znów od początku. Za czwartym razem uległ ostatecznie nieprzyjaznemu cirrusowi i o mało potem nie płakał ze złości, gdy w chwilę po lądowaniu odsłonił się na niebie szeroki pas błękitu, na którym jak kalafiory wykwitły chmurki kłębiaste.

Pomimo, że nikt w tym dniu nie ukończył próby, dała ona jednak pogląd na klasę zawodników. Kirakowski na przykład potwierdził swe pierwszeństwo osiągając Pyskowice i jeszcze w locie powrotnym Zabrze, gdzie po półgodzinnym krążeniu w dymach utrzymującej go na zerze hałdy, ostatecznie skapitulował. Pozostali zawodnicy czołówki jak: Kaniewska, Rusek, Stala, Kozłowski osiągnęli przynajmniej punkt docelowy co nie udało się pozostałym.

*

Atrakcyjną nowością zawodów była powtarzana dwukrotnie próba sprawności pilotażowej, która składała się z punktowanego za celność zrzutu meldunku i z oceniającego za dokładność i prawidłowość lądowania na punkt. Zwłaszcza w tym ostatnim zawodnicy wykazali naprawdę doskonałe opanowanie szybowca. Z reguły wszyscy siadali w granicach długości kadłuba od oznaczonego miejsca, a nie były rzadkością wypadki, gdzie szybowiec zatrzymywał się dokładnie hakiem startowym nad punktem wytyczającym środek miejsca do lądowania.

Zwycięzcami tej konkurencji zostali za pierwszym razem: Małek, Kirakowski, Czmielówna, a w dniu zakończenia zawodów: Kusiakiewicz, Małek i Kirakowski.

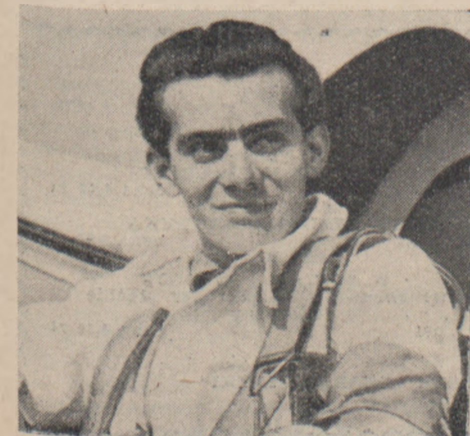
*

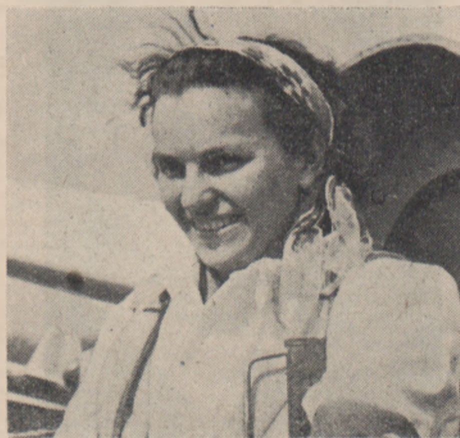
Rozdanie nagród i pokazy lotnicze zapowiedziane barwnymi afiszami na kończącą zawody niedzielę (27.IV), ściągnęły na lotnisko katowickie ponad półtora tysiąca widzów. Akrobacja młodego instruktora silnikowego Rogowskiego na „Zuchu“, zespołowy pokaz akrobacji szybowcowej na „Muchach“, wykonany przez zawodniczki: Kaniewską, Czmielówną i Zajączkowska oraz emocjonujące skoki spadochronowe Januszewskiego, Odorowskiego i Piłata dopełniły uroczystości zakończenia zawodów.

Mówiąc o nich nie można pominąć milczeniem wysiłku organizatorów, który sprawił, że zawody pomimo trudnych warunków meteorologicznych trzeba uznać za imprezę udaną. Inicjatywa Katowic zasługuje na jak najszersze naśladownictwo innych okręgów Ligi Lotniczej, bo właśnie na zawodach regionalnych najszybciej wyrastają późniejsi reprezentanci aeroklubów w turniejach ogólnokrajowych. Że tak jest, będziemy mieli możność przekonać się w czerwcu, bo niewątpliwie wielu spośród uczestników imprezy katowickiej będzie też startowało w zawodach krajowych. Jako tym najmłodszym życzymy im specjalnego powodzenia.

T. R.

Zwycięzca zawodów — Zbigniew Kirakowski (Śląski ALL) rokuje nadzieje na wyczynowca wysokiej klasy.





Maksymiliana Czmielówna (VII miejsce) dobrze zapowiadająca się pilotka Śląskiego ALL.



Tadeusz Rusek (ALL Kraków) — zdobywca III miejsca.

Sprostowanie.

W opublikowanych w poprzednim numerze wynikach zawodów zakradł się błąd, który prostujemy: w klasyfikacji końcowej VI miejsce zajął Małek Zbigniew z punktacją 1748,75, a Czmielówna miejsce VII. Zespołowo Częstochowa zdobyła 4641,05 pkt.

3086 zł ZAOSZCZĘDZILI PRACOWNICY ODDZIAŁU LL W BYTOMIU

Odpowiadając na wezwanie pracowników ZOLL-u i SOT-u w Kielcach, do akcji oszczędzania przystępują coraz to nowe koła, aerokluby i zarządy terenowe LL.

Każda zaoszczędzona złotówka, każdy litr benzyny uzyskany dzięki lepszej i oszczędnej gospodarce, racjonalnie wykorzystywany sprzęt, to cenne osiągnięcia.

A oto jeden z meldunków oszczędnościowych, nadesłany nam przez Zarząd Oddziału Miejskiego LL w Bytomiu.

Dzięki przeprowadzeniu niektórych prac sposobem gospodarczym zaoszczędzono w miesiącu marcu br. 3 086 złotych.

Między innymi referent propagandy wykonał 27 fotosów propagandowych na łączną sumę 1 800 zł; w biurach i modelarni Oddziału zaoszczędzono w marcu 300 kg węgla; ze starych otrzymanych z Urzędu Likwidacyjnego lad sklepowych wykonano i polakierowano 8 emblematów i 8 ram do kącików LL, co przyniosło łącznie 1160 zł oszczędności.

Akcja oszczędnościowa obejmowała także zużycie materiałów biurowych, modelarskich oraz energii elektrycznej. (a)



JERZY KONIECZNY

I

Nudna była niedziela w małym, prowincjonalnym miasteczku Perpignan. Licha ta francuska mieścina, położona przy zachodnim brzegu Zatoki Lionskiej w odległości około 80 kilometrów od granicy Hiszpanii, sprawiała wrażenie dziury zabitej od świata deskami, zwłaszcza, że ze względu na złą pogodę nikt nie pokazywał się na ulicy. Jedyną atrakcją miasteczka było kino, na które jednak — trzeba było czekać aż do dziewiątej wieczorem, gdyż o tej godzinie zaczynał się dopiero seans. Nie mógł się nań zwłaszcza doczekać szczupły, o regularnych rysach i siwiejących lekko skroniach mężczyzna, oparty niedbale o parapet jednego z okien hotelu w Perpignan. Był nim pilot polski Stanisław Skarżyński.

Nuda i pustka wyzierała ze wszystkich kątów. Błoto i kałuże, szare i niewielkie domki przycupnięte wzdłuż ulic sprawiały przykre wrażenie. Godziny wlokły się leniwie.

Nie spodziewał się, że niedziela uwięzi go swą fatalną pogodą w tej miejscowości. — Właściwie, to ukarany zostałem — myślał patrząc ze smutkiem przez okno — za niecierpliwość. Ano, trzeba poznać nudy samotnej niedzieli.

Warunki lotu były fatalne. Ustawiczne mgły, niski pułap i w dodatku deszcze, jak również wiatr czołowy wpłynęły tak silnie na szybkość samolotu, że spadła ona do 140 km/godz. W miarę posuwania się na południe pogoda była coraz gorsza, tak że postanowił lądować właśnie w Perpignan, aby tu dowiedzieć się szczegółów o możliwościach dalszego lotu. Z wielkim trudem wśród deszczu i mgły odnalazł lotnisko i... wylądował. Niestety — rozczarował się — żadnych wiadomości co do stanu pogody na dalszej trasie lotu z Hiszpanii nie otrzymał. Nie pozostawało więc nic innego jak dzień poczekać.

A tu — nudno. Widoków na poprawę pogody nie ma, wiadomości żadnych. Powodów do zdenerwowania było wiele, ale Skarżyński zachował spokój. Taki już miał charakter. Nie pozwalał się dać wyprowadzić z równowagi. Ostatecznie ten jednodniowy, przymusowy postój, to głupstwo. Czeka go przecież daleko cięższe zadanie. Nerwy trzeba zostawić na potem — później nie mogą zawieść.

Mglista i deszczowa pogoda nastroiła go do wspomnień. Przywiodła na myśl lata młodości.

Lotnictwem interesował się od dawna. Jako studenta Politechniki ciekawiła go szczególnie budowa samolotów. Sam przed tym nie latał, nie przypuszczał zresztą nawet, że kiedyś zostanie pilotem. Patrzył zawsze z obawą i respektem na wszelkiego rodzaju popisy cyrkowe i powietrzne akrobacje.

Wszystko zaczęło się dość dziwnie — od szpitala. Dwa i pół roku przeleżał w bieli szpitalnego łóżą. Zakażenie krwi w nodze było groźne i lekarze nie wróżyli nic dobrego. Ciężko było, bardzo ciężko — z bólem myślał o tym, czy będzie zdolny do normalnej pracy, czy też zostanie kaleką. To ostatnie słowo było dla niego straszne.

Lekarze nie dawali prawie żadnej nadziei. Nie stracił jednak wiary — przeciwnie, zawziął się i postanowił walczyć do końca. Wcześnie zetknął się z twardą szkołą żołnierskiego życia. Nie zrażały go przeciwności, ale zawsze podniecały do dalszej walki. Marzeniem jego była zawsze wojskowa służba liniowa.

Z bólem wewnętrznym, większym od fizycznego przeczytał potem swe nazwisko na liście oficerów mających iść do rezerwy. Zrozumiał, że wojskowa służba liniowa w jednostkach naziemnych będzie nie do zrealizowania. I wtedy — otworzyła się przed nim możliwość, jedyna zresztą, służby liniowej w lotnictwie wojskowym. Zdecydował się od razu.



pll. Stanisław Skarżyński

Od zamierzenia do realizacji długa i trudna była jednak droga. Rozpoczął przede wszystkim upartą walkę z lekarzami, którzy go leczyli i uważali nadal za kalekę. Przez cały prawie rok walczył z nimi o prawo do pracy i służby w lotnictwie; przekonywał, starał się wszędzie, gdzie tylko było to możliwe i... zwyciężył, nie został kaleką. Nogę wyleczono w takim stopniu, że mógł iść do szkoły lotniczej.

Początkowo nie mógł się oswoić z lotnictwem, ale świadomość tego, że jest pożyteczny w społeczeństwie, że może pełnić służbę liniową w wojsku dodała mu nowych sił do nauki i pracy. Lotnictwo pokochał całym swym sercem.

A później życie potoczyło się dla niego normalnym torem. Mało kto zwracał na niego uwagę. Takich jak on pilotów wojskowych było wielu. Ci, którzy znali jego drogę do lotnictwa, czasami podziwiali upór i charakter człowieka, który z piechoty przyszedł do lotnictwa. Z natury cichy i skromny, Skarżyński unikał wszelkich okazji rozgłosu — prowadził spokojne życie.

Aż pewnego dnia, kiedy wpatrywał się uważnie i długo w wielką mapę świata, która wisiała na jednej ze ścian w jego pokoju, powstała mu w głowie śmiała myśl — daleki przelot! Polecieć tam, gdzie jeszcze nie był żaden z polskich pilotów, gdzie jeszcze nie oglądano samolotu z polskimi znakami! Wzrok zatrzymał się dłużej na Afryce! Tak — pomyślał — tam będzie najlepiej. Tam trzeba polecieć.

Ten barwnie wydrukowany arkusz papieru budził w nim zawsze już od najmłodszych lat, jeszcze w szkole, pragnienie podróży — do dalekich nieoglądanych nigdy krajów, przez lądy i morza. Teraz, kiedy ludzie dysponują takim środkiem jak samolot, który pokonywać może z łatwością dalekie przestrzenie, każda myśl, nawet najbardziej zuchwała, może być urzeczywistniona.

Zamiar swój Skarżyński przekuł w czyn. Nie było to łatwe w sanacyjnej Polsce. Na drodze piętrzyło się wiele trudności. Trzeba było zdobyć zezwolenie, samolot, pieniądze... Myślał o tym, jak o dawnym śnie.

Twarda wola i przedsiębiorczość pilota doprowadziły do realizacji wielkiego zamierzenia.

W mroźny, mglisty i chmurny poranek, w lutym 1931 roku wystartował z pokrytego śniegiem lotniska mokotowskiego do wielkiego afrykańskiego lotu.

(cdn)

JAK ZOSTAĆ INŻYNIEREM LOTNICZYM

Zbliża się koniec roku szkolnego, a w związku z tym wielu z Was, kończących obecnie szkołę średnią, zastanawia się co robić dalej. Niektórzy (a sądzę, że tych będzie sporo) zechcą studiować dalej i pogłębiać swoje lotnicze wiadomości. Otóż dla wszystkich chętnych stoją otworem studia na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej.

Co należy zrobić, aby zostać przyjętym na Wydział Lotniczy? Otóż, należy o swym zamiarze dalszych studiów zawiadomić dyrekcję szkoły (oczywiście mowa jest o tych, którzy w tym roku uzyskają dużą maturę) i podać wydział i uczelnię, na której zamierzacie studiować. Dyrekcja, po uzyskaniu przez Was matury, prześle Wasze dokumenty wraz ze świadectwem maturalnym do odpowiedniej Rady Narodowej. Rada Narodowa po zaopatrzeniu dokumentów swoją opinią przesyła je z kolei do dziekanatu Wydziału Lotniczego.

Z chwilą, gdy Wasze papiery znajdą się w dziekanacie Wydziału Lotniczego można uważać, że połowę drogi macie już poza sobą. Pozostaje jeszcze egzamin wstępny. Egzaminy wstępne odbywają się w początkach września. Należy jednak parę dni wcześniej zjawić się w dziekanacie i sprawdzić, czy nazwisko Wasze umieszczono na liście kandydatów do egzaminu.

Egzamin jest pisemny i ustny z następujących przedmiotów: matematyki, fizyki, kierunku studiów i ekonomii politycznej, przy czym, kto dobrze zda egzamin pisemny — może być zwolniony od ustnego. Oczywiście kandydatów na Wydział Lotniczy jest bardzo dużo i tylko naprawdę dobrze zdany egzamin zapewni Wam przyjęcie. W kilka dni po egzaminach zostanie wywieszona lista kandydatów.

Rok akademicki rozpoczyna się 1-go października. Nie myślcie jednak, że od razu będziecie mieli do czynienia z samolotami, silnikami, aerodynamiką i innymi lotniczymi przedmiotami, o których niejednokrotnie czytaliście w SiM-ie. Nie. Przedtem pod kierunkiem profesorów rozszerzycie Wasze wiadomości z tak podstawowych przedmiotów jak: matematyka, fizyka, elektrotechnika, rysunek techniczny itd. Tak będziecie się uczyli przez pierwszy semestr, oglądając wymarzone lotnictwo nieco bliżej, ale jeszcze niewiele mając z nim wspólnego. Musicie wiedzieć, że rok akademicki dzieli się na dwa semestry: zimowy i letni.

W drugim semestrze będziecie się w dalszym ciągu uczyli matematyki, fizyki i mechaniki, ale do tego dojdzie jeszcze jeden przedmiot zbliżony do lotniczych: Wytrzymałość Materiałów. I radzę wiele wysiłku włożyć w opanowanie tego ważnego przedmiotu. Po zakończeniu drugiego semestru następują oczywiście egzaminy. Najważniejsze przedmioty zdajecie pisemnie i ustnie, z niektórych odbędzie się tylko egzamin ustny, a inne (uwaga!) profesor zaliczy Wam na podstawie dobrych postępów w ciągu roku.

Po całym roku pilnej nauki zdajecie w terminie egzaminy i pójdziecie na praktykę wakacyjną. Nie pojedziecie wprawdzie tak jak Wasi starsi koledzy, do warsztatów lotniczych, na to macie jeszcze za mało wiadomości. Będzie to praktyka ogólno-produkcyjna, w czasie której przez miesiąc lub dwa zapoznacie się z maszynami i produkcją.

W październiku znów rozpoczynają się wykłady. Jesteście już jednak teraz studentami drugiego roku (lub jak się to mówi — trzeciego semestru). Tutaj przedmioty zaczynają być ciekawsze i coraz bardziej „lotnicze". Spotkacie się w czasie dalszych studiów z wytrzymałością materiałów, a następnie zaczniecie „rozgryzać" części maszyn i projektowanie części maszyn, teorię maszyn cieplnych — przedmiot wprawdzie trudny ale bez niego nie wiedzielibyście nic o zasadzie pracy silników lotniczych. Wreszcie jeden przedmiot lotniczy i to niełatwy — technologię lotniczą. Przedmiot technologia lotnicza zapozna Was z materiałami stosowanymi w lotnictwie, z właściwościami stali, stopów lekkich, o których dotychczas (mimo czytania prasy lotniczej) niewiele wiedzieliście.

Zdajecie egzaminy semestralne i przechodzicie teraz na semestr IV. Tu musicie już zdecydować jaką obrać specjalność w lotnictwie. Macie do wyboru dwie sekcje: silnikową i płatowcową.

Jeśli zdecydujecie się na sekcję silnikową, to w pierwszym rzędzie będziecie musieli opanować ważny przedmiot: Teorię Silników Lotniczych. Jeśli natomiast pociąga Was bardziej płatowiec — jako przedmiotu specjalnie ważnego uczyć się będziecie statyki lotniczej. Inne przedmioty i laboratorium technologiczne są wspólne dla obu sekcji.

Na trzecim roku studiów zajmiecie się wyłącznie przedmiotami specjalnymi. Sekcja silnikowa uwzględnia między innymi: silniki tłokowe, silniki odrzutowe, turbiny i sprężarki, osprzęt silnika i wiele innych przedmiotów związanych z tą specjalnością. Na sekcji płatowcowej będziecie mieli do czynienia z aerodynamiką, mechaniką lotu, konstrukcją płatowców, wyposażeniem samolotu itd.

Orientujecie się już mniej więcej z jakimi zagadnieniami spotkacie się w czasie studiów na Wydziale Lotniczym. Ale to jeszcze nie wszystko. Ukoronowaniem studiów są prace przejściowe (zwane dawniej dyplomowymi). Zwykle wykonuje się dwie prace przejściowe: mniejszą 150 godzinną i większą 300 godzinną. W wyjątkowych wypadkach obie prace można połączyć i wykonać jedną 450-godzinną. Prace przejściowe wykonuje się pod kierunkiem profesora w jednej z Katedr Wydziału Lotniczego (na Wydziale Lotniczym są następujące Katedry: Silników Lotniczych, Wytrzymałości Konstrukcji Lotniczych, Budowy Samolotów, Mechaniki Lotu, Aerodynamiki i Osprzętu Samolotów).

Praca przejściowa jest wykazaniem wiadomości jakie student przyswoił sobie w czasie trzech lat nauki. Prace przejściowe obejmują zaprojektowanie i obliczenie pewnego zespołu silnika lub płatowca. Mogą one być laboratoryjne — opierają się wówczas na wykonaniu prób badawczych na temat wskazany przez profesora.

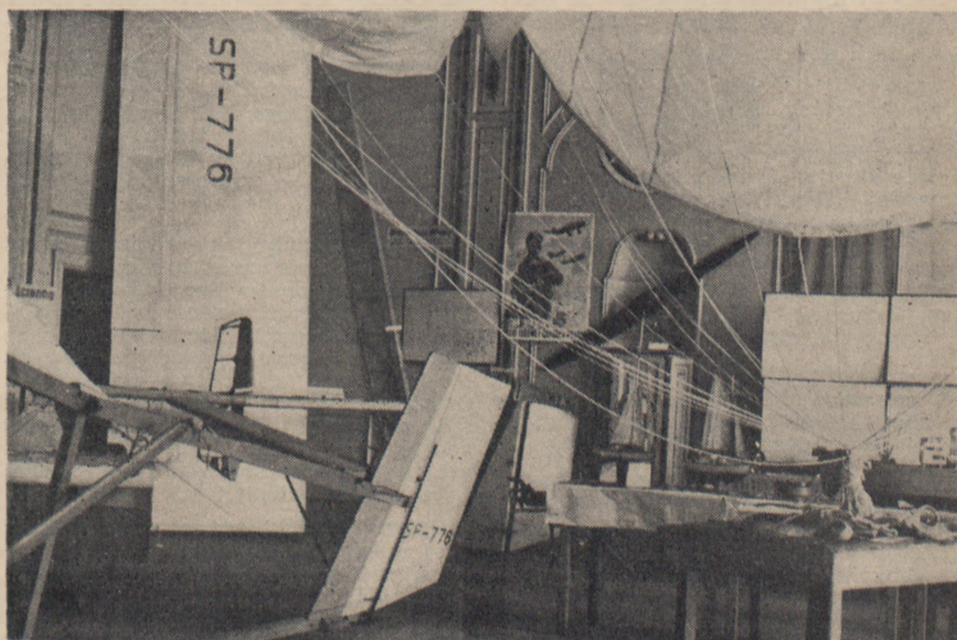
Po ukończeniu pracy przejściowej i zdaniu ostatecznych egzaminów idziecie na dłuższą praktykę, tym razem do Warsztatów Lotniczych. Wreszcie po praktyce następuje wielki dzień: egzamin dyplomowy i otrzymanie tytułu inżyniera lotniczego.

Tak oto wygląda pokrótce droga jaką musi przebyć każdy z Was, jeżeli chce studiować na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej. Musicie jednak pamiętać, że studia na tym Wydziale są trudne. Niemniej jednak czekają Was na tej uczelni jeszcze obowiązki społeczno-organizacyjne w ZMP. Organizacja ZMP-owska na Wydziale Lotniczym walczy o jak najlepsze wyniki w nauce i o terminowe ukończenie studiów. Być dobrym ZMP-owcem i pilnym studentem, oto hasło, które pobudza dziś na uczelni wszystkich do coraz lepszych wyników w nauce.

A zatem — kandydaci na inżynierów lotniczych ruszajcie do startu. Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej czeka na Was.

W. S.

Fragment wystawy lotniczo-szkutniczej w Bydgoszczy.



500 SKOKÓW HALINY PIASECKIEJ

Do samolotu podchodzi wysoka, ubrana w lotniczy kombinezon i kominiarkę, kobieta. Poprawiając uprząż spadochronu naradza się z pilotem, mistrzem sportu Storczenko, z którym ma za chwilę polecieć.

Halina Piasecka, radziecka sportsmenka — spadochroniarka zajmuje miejsce w kabinie samolotu.

Jest niedziela. Przygrzewa kwietniowe słońce. Jednak lotnisko na całej swojej powierzchni pokryte jest jeszcze śniegiem. Samolot, pozostawiając za sobą ślady nart, po krótkim rozbiegu łagodnie wychodzi w powietrze i nabiera wysokości. Po niebie płyną szare, postrzępione obłoki. Samolot robi krąg nad lotniskiem i wyszedłszy nad wyznaczony punkt jak gdyby na sekundę zamiera w miejscu. Oddziela się od niego czarny punkcik, nad którym po chwili wykwita kopuła spadochronu.

Upływa kilka minut. Wylądowawszy, Halina Piasecka szybkimi i sprawnymi ruchami gasi czaszę.

Ileż razy przeżywała radziecka sportsmenka emocję startu, skoku, opadania i lądowania! Jednak tym razem, mimo że nie był to skok rekordowy, ani próbny, ani nawet skomplikowany — odczuwała szczególne, niezrównane uczucie radości. To przecież jej pięćsetny skok!

Nie ma na świecie drugiej spadochroniarki, która wykonałaby taką ilość skoków.

Długa i niełatwa była droga Haliny Piaseckiej od pierwszego do pięćsetnego skoku. Od pierwszego jej skoku minęło 18 lat.

Młoda studentka Halina Piasecka przybyła po raz pierwszy na lotnisko tuszyńskie w styczniu 1934 roku, by rozpocząć uprawnianie sportu spadochronowego. Wywoził ją wówczas w powietrze instruktor Ostriakow, człowiek doświadczony, doskonały specjalista spadochronowy. W czasie całego lotu kazał Halinie patrzeć w dół, przyzwyczajając ją w ten sposób do wysokości. — „Patrzcie w dół — powtarzał — i nie denerwujcie się". A Halina robiła to, co kazał instruktor.

W końcu usłyszała komendę: „Przygotować się!" Halina wygramoliła się z kabiny, stanęła na skrzydle, spojrzała w dół i — zrobiło jej się bardzo nieswojo. Lecz w tej chwili właśnie do jej świadomości dotarła komenda: „Skok!". Pokonawszy chwilowe uczucie strachu rzuciła się w dół i szarpnęła uchwyt. Natychmiast poczuła silny wstrząs i nagle dokoła niej zapanowała przeraźliwa cisza. Było tak dobrze, tak spokojnie na sercu, że chciało się śpiewać ze szczęścia...

A na ziemi dostała się w ramiona kolegów, którzy wraz z instruktorem złożyli jej serdeczne gratulacje.

Od tego czasu wiele upłynęło dni. Dziś odważna sportsmenka szczyci się „biografią spadochronową", której może jej zazdrościć każda dziewczyna. Skakała w dzień i nocą, na ziemię i na wodę, z samolotów wykonujących figury akrobacji i z balonów. Sprawdzała w skokach nowe konstrukcje radzieckich spadochronów, wykonywała skoki doświadczalne. Jest posiadaczką wybitnych rekordów światowych. Tylko trzy spadochroniarki zostały wyróżnione zaszczytnym tytułem zasłużonego mistrza sportu ZSRR, jedną z nich jest Halina Piasecka, odważna kobieta radziecka.

Pięćset skoków! Każdy z nich — to opowieść o odwadze, o niezłomnej woli zwycięstwa, o śmiałości i mistrzostwie. A mimo to są wśród tych pięciuset skoków takie, które szczególnie utkwiły w pamięci.

Nie od razu została mistrzem. Były trudności. Były również niepowodzenia. Lecz nigdy nie było nawet cienia zwątpienia w słuszność wyboru. Idąc za głosem serca została spadochroniarką. „To mój żywioł!" — mawiała Halina do swoich koleżanek.

Bywają w życiu człowieka dni, które pozostają w pamięci na zawsze, które rzucają nowe światło na całą



Halina Piasecka

jego pracę, na całą twórczość i zmuszają do przeanalizowania całej przebytej drogi, całego życia. Jest taki dzień również w życiu Haliny Piaseckiej. Trudno opisać uczucia, z jakimi wspomina 12 lipca 1935 roku, kiedy na lotnisko przyjechał towarzysz Stalin w otoczeniu swych najbliższych współpracowników — kierowników partii bolszewickiej i rządu radzieckiego.

Stalin patrzył, jak radziecka młodzież opanowuje sport lotniczy. Halina Piasecka wykonała tego dnia swój ósmy skok. Od tego właśnie niezapomnianego dnia zaczęło się wielkie życie Haliny w sporcie spadochronowym. Po spotkaniu z wodzem narodu radzieckiego młoda patriotka poczuła taki przypływ sił i energii, że gorąco zapragnęła dokonać jakiegoś wielkiego czynu, który rozsławiłby jej wielką Ojczyznę w świecie.

Upłynął krótki okres czasu i cały kraj radziecki obiegła wieść o niezwykłym w historii spadochroniarstwa wyczynie: Halina Piasecka i Ania Sziszmariewa wykonały skok z wysokości 7 923 m bez aparatu tlenowego. Był to pierwszy w Związku Radzieckim skok z tak dużej wysokości, przewyższający wszystkie ówczesne męskie rekordy. Wyczynu tego zresztą do dziś dnia nie pobiła żadna spadochroniarka.

Rząd radziecki wysoko ocenił wyczyn młodej spadochroniarki, odznaczając ją orderem Czerwonej Gwiazdy.

Gdy rozpoczęła się Wielka Wojna Narodowa, Halina Piasecka została „obskakiwaczem" spadochronów. Jej siły i energia były niewyczerpane. Nie znając zmęczenia pracowała dla zwycięstwa nad wrogiem.

Skończyła się wojna. Halina Piasecka nadal, z tym samym zamiłowaniem poświęca się sportowi spadochronowemu. W r. 1949 wraz z Heleną Władymirską i Nadieżdą Jesijonową wykonuje rekordowy skok grupowy z opóźnionym otwarciem spadochronu. Opuściwszy samolot na wysokości 6 200 m trzy spadochroniarki spadają przez 97 sekund i przebywają 5 419 metrów, nie otwierając spadochronów.

W rok później Halina Piasecka wspólnie z Władymirską, Gusarową, Seliwierstową, Koniewą i Sułtanową bierze udział w nocnym grupowym skoku z opóźnieniem. Spadochroniarki spadały z wysokości 5 600 m do 2 100 m, nie otwierając spadochronów.

Podobnych skoków nie znała dotychczas historia sportu spadochronowego.

Halina Piasecka jest doświadczonym nauczycielem i instruktorem. Nieustannie przekazuje młodzieży swoje wiadomości i bogate doświadczenie. W ubiegłym roku wraz z mistrzem sportu ZSRR — P. Storczenko Halina wyszkoliła grupę spadochroniarek, która wykonała potem wspaniały rekordowy, grupowy skok nocny. Była również trenerem spadochroniarki Seliwierstowej, która ustaliła rekord skoku z dużej wysokości.

Od dnia, w którym studentka Halina Piasecka całkowicie oddała się pasjonującemu sportowi spadochronowemu, minęły lata wytrwałej i wytężonej pracy. W ciągu tego czasu stała się prawdziwym mistrzem w tej dziedzinie. Lecz również obecnie odnosi się ona bardzo poważnie do każdego skoku.

Przed każdym startem Halina starannie przygotowuje się do skoku, sprawdza ułożenie spadochronu, starannie dopasowuje uprząż. Tego samego uczy również innych.

— W pracy, tylko w pracy rodzi się mistrzostwo! — powtarza swoim kolegom — spadochroniarzom.

Tacy są radzieccy sportowcy. Nigdy nie zadawalają się osiągniętymi sukcesami, nigdy nie ustają w pracy. I dzięki temu radziecki sport święci tryumf, zajmując przodujące miejsce w świecie.

A wy, koleżanki i koledzy, którzy czytacie ten artykuł — czy nie chcielibyście pójść w ślady waszej starszej, radzieckiej towarzyszki — Haliny Piaseckiej? Droga przed **Wami stoi otworem!**

A. W.

JAK ZOSTAŁEM SKOCZKIEM SPADOCHRONOWYM

Chcę podzielić się z czytelnikami SiM-u swoimi doświadczeniami, a zarazem zachęcić ich do uprawiania tak pięknego sportu, jakim jest sport spadochronowy. Zanim zetknąłem się ze spadochroniarstwem uważałem, jak zresztą większość ludzi, że jest ono niebezpieczne. Później jednak przekonałem się, że jest ono przy zachowaniu wszelkich przepisów w stu procentach bezpieczne.

Jestem synem małorolnego chłopa. Już od dzieciństwa, kiedy po raz pierwszy zobaczyłem samolot, zacząłem marzyć o lotnictwie.

Rodzice starali się mnie odciągnąć od tego zamiaru, bo pamiętali czasy przedwojenne, gdzie do lotnictwa mógł się dostać tylko syn bardzo zamożnej rodziny, którą było stać na pokrycie kosztów związanych ze szkoleniem. Obawiali się bowiem, że doznam wielkiego rozczarowania. Mimo to nie rezygnowałem ze swego zamiaru.

Po ukończeniu szkoły podstawowej wstąpiłem do gimnazjum, gdyż zdawałem sobie sprawę, że chcąc poświęcić się lotnictwu muszę znać dobrze matematykę. Pomylić się lotnikowi nie wolno, gdyż od tego może zależeć życie człowieka.

W 17 roku życia uzyskałem II stopień wyszkolenia szybowcowego, a na treningach w aeroklubie uzyskałem III stopień.

Pewnego dnia kierownik aeroklubu zapytał mnie czy nie pojechałbym na kurs instruktorów spadochronowych. Na drugi dzień zdecydowanie odpowiedziałem: „Proszę mnie wysłać na kurs".

Po złożeniu potrzebnych dokumentów stawiłem się przed Komisją, która mnie zakwalifikawoła. Po upływie dość krótkiego czasu wyjechałem na kurs, gdzie zapoznałem się z rozwojem spadochroniarstwa, budową spadochronów i techniką wykonywania skoków. Po wykonaniu kilkunastu skoków z wieży, mieliśmy kilka dni odpoczynku.

Pewnego letniego poranka, po śniadaniu, zabraliśmy swoje spadochrony i wyjechaliśmy na start. Po rozłożeniu startu i przygotowaniu spadochronów, w milczeniu siedliśmy obok swych spadochronów i z niecierpliwością spoglądaliśmy w stronę hangaru, gdzie ryczały zagrzewane silniki samolotów.

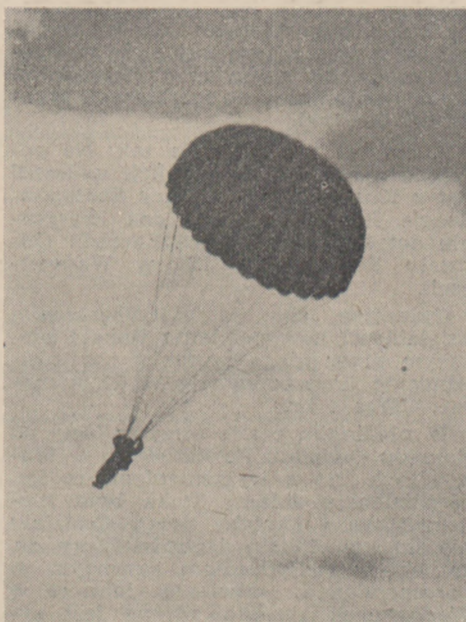
W pewnej chwili nastąpiło poruszenie, gdyż samoloty poczęły kołować na start.

Koledzy natychmiast zakładali spadochrony, pomagając sobie wzajemnie. Instruktor sprawdził poprawne założenie spadochronów, a lekarz badał stan psychiczny skoczków. Przy wsiadaniu i zajmowaniu miejsca skoczkowi pomagał instruktor. Po chwili samoloty ze skoczkami były już w powietrzu, a pozostali koledzy, przez cały czas obserwowali maszyny znajdujące się nad nimi. Jeden z samolotów mając odpowiednią wysokość, zbliża się do lotniska, a uwaga wszystkich koncentruje się na tej właśnie maszynie. Silnik cichnie. Na starcie panuje również bezwzględna cisza, a słychać tylko warkot silnika. Nad literą „T", która znajdowała się na środku lotniska, od samolotu odrywa się ciemna sylwetka skoczka. Wszyscy zaparli oddech i w myśli odliczali czas.

Po trzech sekundach od wyskoczenia skoczka ukazał się pilocik, a za nim niby tuman białej pary, wysuwa się czasza spadochronu. Zaraz też słychać trzask otwieranego spadochronu i widać skoczka pod olbrzymim, białym jak śnieg parasolem.

Skoczek łagodnie dotknął ziemi. Kiedy przyszła kolej na mnie, instruktor sprawdził mi spadochrony i do uprzęży przymocował półautomat zabezpieczający otworzenie spadochronu, z tego powodu, że był to pierwszy skok w moim życiu.

Po starcie myślałem cały czas o zadaniu. W miarę nabierania wysokości ogarniał mnie coraz większy strach. Kiedy samolot osiągnął wysokość 800 m gotów byłem zrezygnować ze skoku lecz pomyślałem sobie, że inni koledzy skaczą i nic im się nie stało, a w dodatku mam zabezpieczone otwarcie spadochronu, więc dlaczego miałbym być gorszym od innych i nie skoczyć?



...Wydawało mi się, że jestem zawieszony między niebem a ziemią...
Foto LL

Kiedy pilot zmniejszył gaz byłem już zdecydowany i zaraz wyszedłem na skrzydło. Na skrzydle ustawiłem się prawidłowo, a pilot wyjął zawleczkę automatu i dał mi komendę: „SKOK!"

Bez chwili wahania oddzieliłem się od skrzydła i zacząłem liczyć sekundy: 121, 122, 123, obserwując przy tym ziemię, która jak mi się wydawało, zaczęła krążyć koło mnie. Uczułem się zupełnie swobony. Dopiero później odczułem napór na moje ciało. Zaraz po obliczeniu czasu ogarnął mnie strach przed szarpnięcie, lecz energicznie, ale płynnie pociągnąłem za rączkę — szarpnięcia prawie nie było. Zamiast szarpnięcia, wepchnęło mną do przodu i po chwili wahania ustały. Natychmiast sprawdziłem stan czaszy.

Czasza była podobna do półkuli wydrążonej wewnątrz, a na jej środku widniał duży okrągły otwór. Spadochron był dobry, więc schowałem uchwyt, poprawiłem się w uprzęży i zacząłem obserwować ziemię. Początkowo wydawało mi się, że jestem zawieszony między niebem a ziemią, że wcale nie opadam. Później jednak zauważyłem, że jestem znacznie niżej, niż przed chwilą.

Ziemia przybliżała się dość szybko, wszystko rosło w oczach. Przygotowywałem się do lądowania, siedząc wygodnie w uprzęży. Nogi podciągnąłem pod siebie, tak aby dotknąć ziemi całymi stopami. Po dotknięciu ziemi spadochron łagodnie położył się na trawie. Odpiąłem uprząż, oczyściłem czaszę z trawy i zwinąłem całość polowo, wkładając do torby transportowej.

Po przejściu na start zameldowałem się instruktorowi po skoku i poprosiłem o uwagi. Uwag nie było prawie żadnych... Instruktor podał mi rękę na znak dobrze wykonanego skoku. Po powrocie ze startu złożyłem spadochrony do następnego skoku.

Gdy mieliśmy opanowane skoki w dzień, przygotowywaliśmy się do skoków nocnych.

Pewnego letniego wieczora, było dość chłodno i tylko gwiazdy świeciły, wyjechaliśmy na lądowisko. Rozłożyliśmy start, oznaczając go światłami kolorowych latarń. Samoloty były prawie niewidoczne. Widać było tylko światła pozycyjne, zamontowane na końcach skrzydeł i na ogonie. Z ziemi słychać było trzask otwierającego się spadochronu, a później już oświetlona przez skoczka latarką ręczną czasza spadochronu bieliła się w ciemności.

Kiedy i ja wyskoczyłem i po otworzeniu spadochronu spojrzałem na ziemię, nie mogłem zorientować się jak jestem wysoko. Ziemia była ciemna — w odległości widziałem tylko oświetlone miasto, a pod sobą światła lotniska. Co chwilę wydawało mi się, że jestem tuż nad ziemią, lecz za każdym razem nie mogłem jej dotknąć. Była dość daleko. Otworzyłem wówczas spadochron zapasowy, celem zmniejszenia szybkości opadania. Dopiero po chwili dotknąłem ziemi i umówionym znakiem dałem sygnał na start, że wszystko jest w porządku.

Później wykonywaliśmy skoki coraz to inne i coraz to przyjemniejsze. Wkrótce wraz z kolegami zdałem egzamin, by potem wyjechać z tej ulubionej szkoły, która nas wychowała i nauczyła pięknego sportu. Mieliśmy tam bardzo dobrze i byliśmy bardzo przywiązani do swoich przełożonych. Kiedy odjeżdżaliśmy w sercach czuliśmy radość z powodu ukończenia szkoły z pomyślnymi wynikami.

Pobyt na kursie poszedł już prawie w zapomnienie, ale wiedza i doświadczenia zostały utrwalone i są pogłębiane przez treningi.

Sport spadochronowy rozwija tężyznę fizyczną oraz daje bardzo dużo przyjemności i entuzjazmu, o czym przekonałem się osobiście.

Jestem wdzięczny naszej Ludowej Ojczyźnie, że dała nam możność uprawiania sportu lotniczego.

Zalecam wszystkim sympatykom lotnictwa uprawianie pięknego i szlachetnego sportu spadochronowego. Kto pragnie się szkolić w lotnictwie, niech się zgłosi do najbliższej placówki Ligi Lotniczej, gdzie otrzyma szczegółowe informacje i jeszcze w tym roku może przejść przeszkolenie o ile nie będzie długo zwlekał.

JAN TERLECKI

rozmawiamy o KSIĄŻKACH

Dni Oświaty, Książki i Prasy dobiegają końca. W ciągu ostatnich dwóch tygodni masowej propagandy czytelnictwa na terenie całego kraju, wielu młodych entuzjastów lotnictwa wzbogaciło niewątpliwie swe biblioteczki o nowe książki lotnicze — czytają je teraz pilnie i na pewno podzielą się z nami wkrótce swymi uwagami co do ich treści i... także szaty graficznej np. okładki, rysunków itp., gdyż to nas również interesuje.

Książek o lotnictwie ukazało się już sporo. Dla przykładu można przytoczyć, że sama **Liga Lotnicza wydała w ciągu lat 1948—1951 w ramach Biblioteki Ligi Lotniczej 36 pozycji o łącznym nakładzie 654 417 egzemplarzy.** Akcja wydawnicza Ligi Lotniczej nabiera coraz szerszego rozmachu. O ile w roku ubiegłym Liga wydała 19 pozycji książkowych, to w roku bieżącym książek o tematyce lotniczej związanych z potrzebami i zadaniami Ligi Lotniczej ukaże się znacznie więcej. Jeżeli dodamy do tego wszystkie lotnicze książki, które ukazują się nakładem innych wydawnictw, jak Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej, Książki i Wiedzy, Wydawnictw Komunikacyjnych i innych, to musimy stwierdzić, że jest co poczytać i o czym podyskutować.

Stefan Ołomucki z Warszawy odwiedził niedawno naszą redakcję i prosił w imieniu swych kolegów — pilnych czytelników SiM-u, żeby nasze rozmowy o książkach zainicjowane w „Dni Oświaty, Książki i Prasy" nie ustały z chwilą zakończenia tych „Dni" ale żeby prowadzone były zawsze. Młodzież chce dzielić się spostrzeżeniami i uwagami oraz wrażeniami z przeczytanych książek lotniczych, chce o nich dyskutować.

Słuszne. Redakcja nie miała wcale zamiaru zaprzestać rozmów. Nadsyłajcie tylko swe wypowiedzi, a kącik nasz stale będzie się rozwijał.

Teraz jednak **oddajemy głos modelarzom Oddziałowej Modelarni LL im. J. Tałdykina w Stalowej Woli**, w imieniu których napisał do nas **na temat „Kalendarza Lotniczego", Zbigniew Flasza z Niska, ul. Rzeszowska 45.** Posłuchajmy:

„Ukazanie się „Kalendarza Lotniczego" wywołało burzę w naszej modelarni, początkowo była ona burzą radości, wkrótce jednak nasze uczucia się nieco zmieniły. Z wielką radością witamy każdą nową książkę lotniczą, a cóż dopiero kalendarz, który cieszy nas szczególnie. Jest w nim bowiem wiele o modelarstwie.

Jasne, że nie wnosi on nic nowego — jest za to wszystko razem i nie trzeba szperać za takimi np. danymi jak rekordy modelarskie. Historia lotnictwa została bardzo dobrze opracowana, jest jej stanowczo za mało. W tekście trafiają się braki; i tak np. chcielibyśmy wiedzieć ile zostało zestrzelonych samolotów hitlerowskich w czasie całej kampanii wrześniowej. Nikt w modelarni u nas nie wie ile właściwie samolotów zestrzeliło ludowe lotnictwo polskie i poszczególni piloci (kalendarz podaje np. że por. Kalinowski zestrzelił „kilka"). Kto nie czyta prasy lotniczej byłby wprowadzony w błąd takim np. „kwiatkiem" — na jednej stronie (w tekście) „Iwan Kożedub zestrzelił 62" a pod zdjęciem — 63 samoloty.

Wszystkie te uchybienia są bezwzględnie małe, i nie zwracaliśmy na nie specjalnej uwagi. Przeglądając jednakże końcową część „Kalendarza" byliśmy niemile dotknięci brakiem tablicy „Wykaz lotów moich modeli". Szybownicy i piloci silnikowi mają taką tablicę — o nas modelarzach zapomniano. Modelarze OMLL im. J. Tałdykina w Stalowej Woli nie uważają za lepszych od siebie pilotów silnikowych i szybowników i proszą o rubrykę dla siebie; a na razie przerabiamy tablicę „wykaz moich lotów" na „wykaz lotów moich modeli".

Uważamy również, że zbyt mało miejsca poświęcono spadochroniarstwu. Śmiesznie i bezsensownie brzmi w zapiskach osobistych rubryka: „w razie wypadku lotniczego". Ogólnie „Kalendarz" dobry i... bardzo potrzebny w pracy ligowej".

Tyle o „Kalendarzu Lotniczym" modelarze ze Stalowej Woli, czekamy na dalsze głosy z terenu.

Zenit

O nieodpowiedzialnej pracy korespondenta Roka

Adam Rok był jeszcze do niedawna korespondentem SiM-u. Zapewne wszyscy nasi czytelnicy niejednokrotnie czytali jego korespondencje mówiące o pracy Ligi Lotniczej na terenie województwa krakowskiego.

W redakcji, kol. Rok cieszył się zaufaniem i każdy jego nowy list witany był z zadowoleniem. Aż raz nadużył on zaufania, posuwając się w swojej pracy do nadsyłania nieprawdziwych wiadomości, do niesłusznej, szkodliwej krytyki.

A sprawa ta wyglądała tak: Na początku marca br. do redakcji nadszedł list z Krakowa, zawierający korespondencję Roka. Omawiała ona krytycznie dotychczasową pracę Zarządu Oddziału Powiatowego LL w Wadowicach.

Opierając się na dotychczasowej działalności korespondenta Roka i zdobytym przez niego zaufaniu, zamieściliśmy tę korespondencję w 12 numerze SiM-u z br.

W niedługim czasie otrzymaliśmy od Zarządu Oddziału Powiatowego w Wadowicach list z wyjaśnieniem, że korespondencja Adama Roka była nieprawdziwa i krytyka pracy Oddziału nie słuszna. Z listu dowiedzieliśmy się, że wbrew twierdzeniom zawartym w korespondencji, szkolenie lotnicze w Wadowicach przeprowadzane jest systematycznie, że organizowane są nowe koła LL i Liga Lotnicza w Wadowicach pracuje dobrze.

Także ZOLL w Krakowie, któremu podlega Oddział Powiatowy w Wadowicach, na podstawie przeprowadzonej kontroli przysłał wyjaśnienie jasno dowodzące, że praca Oddziału w Wadowicach przedstawia się zupełnie inaczej, a korespnodencja była nieprawdziwa.

Na podstawie wyjaśnień otrzymanych z Wadowic i Okręgu Krakowskiego, redakcja SiM-u przeprowadziła dochodzenie, w wyniku którego okazało się, że Adam Rok pisząc swoją krytyczną korespondencję oparł się na niesprawdzonym przez siebie materiale zaczerpniętym z pogłosek i wypowiedzi swoich kolegów, którzy podobno byli w Wadowicach i na „własne oczy" widzieli, że Zarząd tamtejszego Oddziału nie pracuje.

Po wszechstronnym zbadaniu całej sprawy, redakcja orzekła, że korespondent Adam Rok przez swoją lekkomyślność naraził autorytet pisma, nadużył zaufania redakcji, a przez swój brak odpowiedzialności w pracy korespondenckiej działał na szkodę Oddziału Powiatowego LL w Wadowicach.

Postanowieniem kolegium redakcyjnego Adama Roka skreślono z listy korespondentów SiM-u. Redakcja podaje jednocześnie do wiadomości, że w drugiej połowie marca zakończony został w Wadowicach KWWL, w którym brało udział 23 osoby. Podobne kursy zorganizowane przez Oddział Powiatowy w Wadowicach odbywają się także w Makowie, Choczni i Kalwarii. Nowe koło LL zostało zorganizowane w dniu 24 marca br. przy Technikum Finansowym w Makowie.

Należy podkreślić, że Oddział w Wadowicach nie ma pracowników etatowych, a członkowie Zarządu pełnią swoje obowiązki w ramach pracy społecznej.

Przykład nieodpowiedzialnej pracy korespondenta Roka winien być przestrogą dla tych wszystkich, którzy niepoważnie i zbyt lekkomyślnie traktują swoją pracę korespondencką.

Krytyka jest potężnym orężem w rękach korespondenta i nie wolno jej nadużywać.

Wrażliwość na dostrzeżone zło jest zazwyczaj najsilniejszą podnietą, która wkłada pióro do ręki korespondenta; jeżeli on to zło potrafi zaobserwować, odpowiednio je ocenić i wskazać redakcji, to spełnia pożyteczną ze wszech miar funkcję społeczną. Oczywiście, krytyka ta winna być krytyką pozytywną, zrodzoną ze szczerej troski o sprawy naszej organizacji i ludowe lotnictwo.

Korespondent lotniczy musi zawsze pamiętać o ogromnej odpowiedzialności, która na nim ciąży. Jego zarzuty, czy pochwały muszą być bezwzględnie prawdziwe, oparte na dokładnym zbadaniu sprawy. Nie wolno tu opierać się na pogłoskach czy plotkach, na tym co „ludzie mówią". Korespondent powinien pisać tak jak sam to widzi, powinien się kierować jedynie słusznością sprawy. Krytykując winien podawać sprawdzone i zbadane fakty w przemyślanej formie.

Korespondent odpowiada za swoją pracę, za swoje artykuły i notatki, za ich treść i słuszność.

O tym nie wolno zapominać.

(w)

CZECHOSŁOWACKI MODEL Z NAPĘDEM SILNIKOWYM

KOMAR

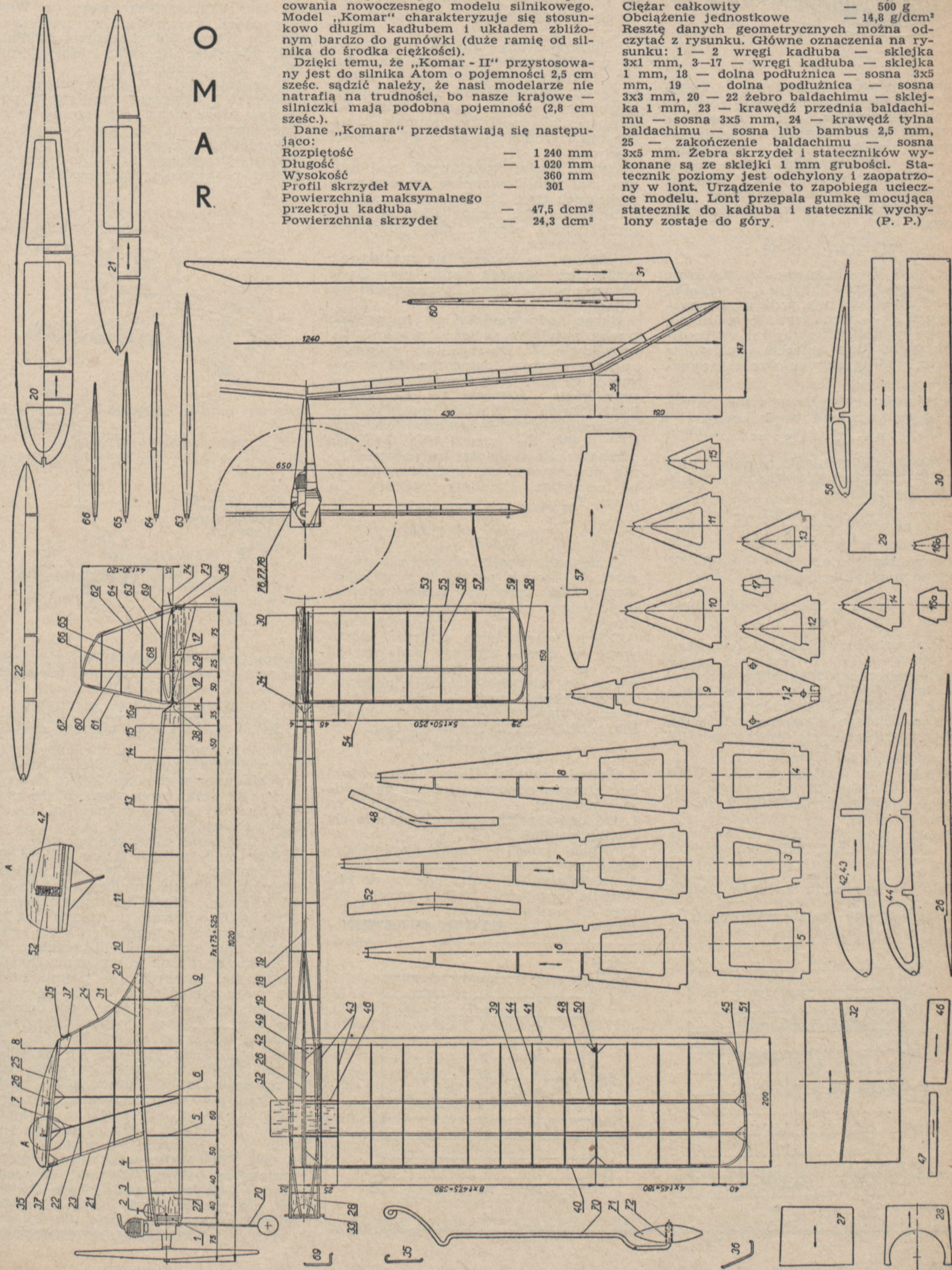
Plan modelu silnikowego, konstrukcji Pawła Lanskiego, który zamieszczamy obok, może posłużyć naszym modelarzom do opracowania nowoczesnego modelu silnikowego. Model „Komar" charakteryzuje się stosunkowo długim kadłubem i układem zbliżonym bardzo do gumówki (duże ramię od silnika do środka ciężkości).

Dzięki temu, że „Komar - II" przystosowany jest do silnika Atom o pojemności 2,5 cm sześc. sądzić należy, że nasi modelarze nie natrafią na trudności, bo nasze krajowe — silniczki mają podobną pojemność (2,8 cm sześc.).

Dane „Komara" przedstawiają się następująco:

Rozpiętość	— 1 240 mm
Długość	— 1 020 mm
Wysokość	360 mm
Profil skrzydeł MVA	— 301
Powierzchnia maksymalnego przekroju kadłuba	— 47,5 dcm²
Powierzchnia skrzydeł	— 24,3 dcm²
Powierzchnia statecznika pionowego	— 9,6 dcm²
Powierzchnia całkowita	— 33,9 dcm²
Ciężar całkowity	— 500 g
Obciążenie jednostkowe	— 14,8 g/dcm²

Resztę danych geometrycznych można odczytać z rysunku. Główne oznaczenia na rysunku: 1 — 2 wręgi kadłuba — sklejka 3x1 mm, 3—17 — wręgi kadłuba — sklejka 1 mm, 18 — dolna podłużnica — sosna 3x5 mm, 19 — dolna podłużnica — sosna 3x3 mm, 20 — 22 żebro baldachimu — sklejka 1 mm, 23 — krawędź przednia baldachimu — sosna 3x5 mm, 24 — krawędź tylna baldachimu — sosna lub bambus 2,5 mm, 25 — zakończenie baldachimu — sosna 3x5 mm. Żebra skrzydeł i stateczników wykonane są ze sklejki 1 mm grubości. Statecznik poziomy jest odchylony i zaopatrzony w lont. Urządzenie to zapobiega ucieczce modelu. Lont przepala gumkę mocującą statecznik do kadłuba i statecznik wychylony zostaje do góry. (P. P.)



krótki kurs aerodynamiki

(5)

Instytuty Aerodynamiczne oprócz krzywych biegunowych podają również krzywe momentów, które naniesione na siatkę współrzędnych wykazują zależność współczynników momentów (C_m) od współczyników siły nośnej (C_z). Nie są to więc „gotowe" wartości momentów, a ich współczynniki C_m, które związane są z następującym wzorem:

$$M = C_m \cdot \rho \cdot S \cdot V^2 \cdot t$$

gdzie ρ, S, V — to znane nam już symbole gęstości, powierzchni i prędkości, t — długość cięciwy profilu (w metrach), C_m — współczynnik momentu, którego wartość zależna jest od profilu skrzydła, kąta natarcia i położenia punktu, według którego określa się moment.

Przyjmując powyższy wzór i wzór określający wielkość wypadkowej:

$$P = C_x \cdot \rho \cdot S \cdot V^2$$

otrzymamy dla ramienia **a** (patrz rysunek 16 w poprzednim odcinku) następujące wyrażenie:

$$a = \frac{C_m \cdot \rho \cdot S \cdot V^2 \cdot t}{C_x \cdot \rho \cdot S \cdot V^2}$$

które po skróceniu przez $\rho \cdot S \cdot V^2$ otrzyma następującą formę:

$$a = \frac{C_m}{C_x} \cdot t$$

W zakresie niewielkich kątów natarcia (od 0° — 15°), to jest tych kątów, na których pracuje skrzydło w czasie lotu, wartości C_x nieznacznie różnią się od wartości C_z i ramię **a** od wielkości **x**. Dlatego z wystarczającą dla praktyki dokładnością można przyjąć, że:

$$x = \frac{C_m}{C_z} \cdot t$$

lub

$$\frac{x}{t} = \frac{C_m}{C_z}$$

Ostatnie wyrażenie wskazuje, że stosunek $\frac{C_m}{C_z}$ równy jest stosunkowi odległości od noska profilu do środka parcia (x) — do długości cięciwy (t). Na przykład: jeśli stosunek $\frac{C_m}{C_z}$ wyrazimy jako 1/3 to będzie oznaczało, że środek parcia znajduje się w 1/3 długości cięciwy.

Położenie środka parcia u większości profilów zarówno małego jak i dużego lotnictwa ulega zmianie w zależności od kąta natarcia. Biorąc bardzo „zgrubsza", można ogólnie tylko powiedzieć, że przeciętne, normalne profile mają środek parcia w 1/3 długości cięciwy.

Wyniki badań tunelowych nad momentami publikowane są na osobnych wykresach (rys. 17). Posługując się takimi wykresami można odczytać położenie środka parcia, przy dowolnym kącie natarcia.

Załóżmy, że chcemy się dowiedzieć, gdzie „leży" środek parcia przy kącie natarcia wynoszącym 12° w profilu np. CAGI-721.

Chcąc odpowiedzieć na to pytanie trzeba najpierw znaleźć wartość C_z przy kącie 12°. Do tego celu wykorzystujemy krzywą (patrz rys. 13 w poprzednim numerze) i znajdujemy, że przy kącie natarcia 12° C_z wynosi 0,433. Mając tę wartość możemy na wykresie (rys. 17) łatwo ustalić, że przy $C_z = 0{,}433$, C_m wynosi 0,109. Przebieg odczytywania wartości zaznaczono linią przerywaną na wykresie. Ale to nie wszystko. Dzielimy obecnie C_m przez C_z:

$$\frac{C_m}{C_z} = \frac{0{,}109}{0{,}433} = 0{,}258$$

Otrzymany wynik wskazuje nam od razu, że środek parcia leży w odległości 0,258 licząc od noska profilu, czyli mówiąc dokładniej w 25,8% cięciwy.

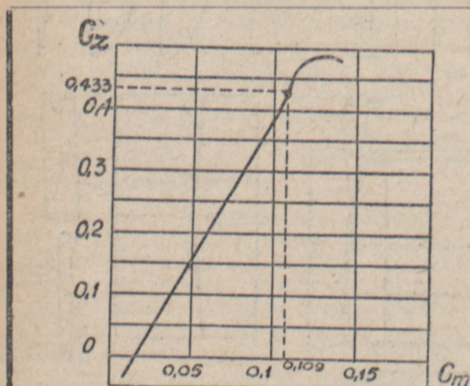
Celem uproszczenia obliczeń stosowane są często wykresy podające od razu w procentach położenie środka parcia w zależności od kąta natarcia. Na rysunku 18 podano jeden z typowych wykresów tego rodzaju wykonany dla profilu CAGI-721.

* * *

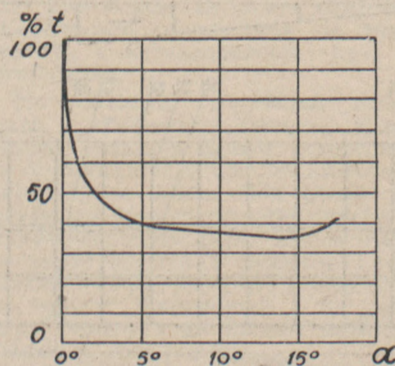
Obecnie uważni Czytelnicy powinni bez kłopotu odpowiedzieć na następujące pytania:

1. Od czego zależy przemieszczanie się środka parcia?
2. W jaki sposób posługujemy się krzywą momentów?
3. Jakie czynniki potrzebne są do obliczenia położenia środka parcia (licząc od noska profilu)?

PAWEŁ ELSZTEIN



Rys. 17

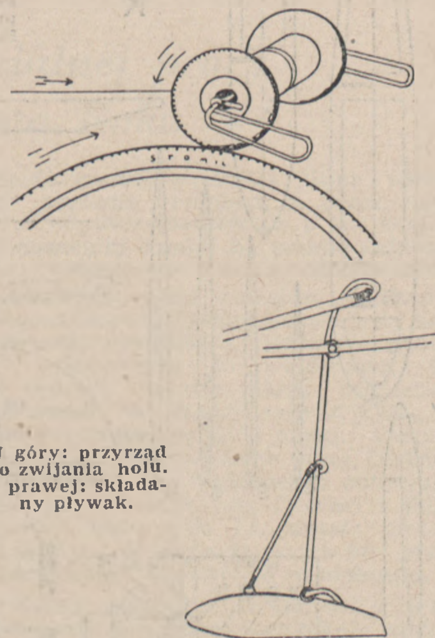


Rys. 18

KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ

Jestem czytelnikiem SiM-u od wielu lat, lecz dopiero teraz piszę do Was. Przy okazji pragnę Wam wyrazić uznanie za Waszą dotychczasową działalność. Tygodnik „Skrzydła i Motor" zrobił ze mnie modelarza.

Interesuje mnie „Kącik wymiany doświadczeń". Załączam dwa swoje pomysły, które mogą coś pomóc kolegom modelarzom. Pierwszy z nich to zwijanie linki holowniczej za pomocą roweru. Urządzenie to — jak stwierdziłem praktycznie, zaoszczędza wiele



U góry: przyrząd do zwijania holu. Z prawej: składany pływak.

czasu. Dość dużą szpulę umieszczamy na osi z grubego drutu zaopatrzonej w rączki. Na jednym z kółek szpuli robimy nacięcia, by dobrze zaczepiały o protektory. Rower stawiamy „do góry nogami", na siodełku i kierownicy. Kilkakrotnie owijamy hol dookoła szpuli (by zwiększyć przyczepność do niej) i przykładamy ją zębatym kołem do kręcącego się koła rowerowego. W ten sposób możemy szybko zwinąć hol, co na ogół zabiera dużo czasu.

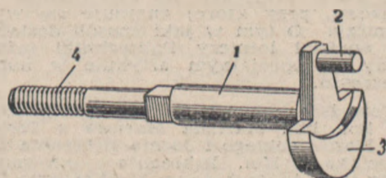
Czytając opis międzynarodowych zawodów modelarskich, które odbyły się w Poznaniu, zaciekawiłem się wodnopłatem o napędzie gumowym konstrukcji Uvegesa. Model ten miał składane pływaki. Nie dawało mi to spokoju, bo w żaden sposób nie mogłem sobie wyobrazić tego urządzenia. Doszedłem do wniosku, że można je wykonać. Dopóki model stoi na wodzie — pasmo gumy nie może schować podwozia. Po starcie podwozie się zamyka, a równocześnie trochę słabsza guma powoduje zmianę położenia pływaków tak, że podwozie ściśle przylega do kadłuba. Przed środkiem wyporu pływaka jest umieszczona rurka, przez którą przechodzi drut podwozia. Koniec jego wygięty łukowato, opiera się na pływaku i pod działaniem ciężaru modelu nadaje mu odpowiedni kąt względem poziomu. Przy takim mechanizmie praktyczniejsze byłyby pływaki bardziej płaskie (tak jak w wodnopłacie Uvegesa), ale ponieważ nie znam takowych więc rysuję normalne.

STANISŁAW HOINKA

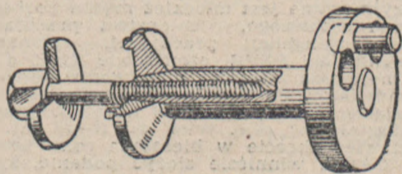
WAŁ KORBOWY – TARCZA OPOROWA – ŁOŻYSKO GŁÓWNE

WAŁ KORBOWY

Zasadniczym zadaniem wału korbowego jest zamienianie posuwistego ruchu tłoka na ruch obrotowy wału przy pomocy korbowodu. W silnikach modelarskich spotyka się najczęściej wał korbowy typu konsolkowego; to znaczy, że wykorbienie znajduje się na końcu wału bez drugiego punktu oparcia (rys. 13). Na drugim końcu wału wychodzącym na zewnątrz z karteru, zakłada się śmigło. Wał korbowy składa się z szlifowanej szyjki (1), noska (4), szczęki z przeciwwagą (3) i szlifowanego palca (2).



Rys. 13. Wał korbowy silnika moledarskiego.
1 — szyjka, 2 — palec wału korbowego, 3 — przeciwwaga, 4 — nosek wału.



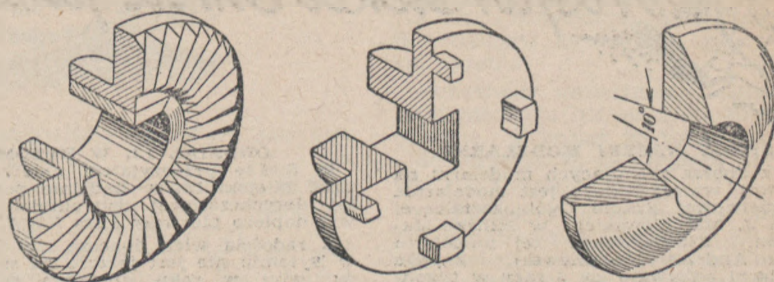
Rys. 14. Wał korbowy spełniający dodatkowo funkcję rozdzielacza.

W tym celu korpus wału jest wewnątrz wydrążony i posiada w szyjce otwór łączący w czasie obrotu wału za pośrednictwem tulejki wnętrze karteru z atmosferą i rurką doprowadzającą gaźnika.

W niektórych silnikach wał spełnia równocześnie funkcję rozdzielacza, służącego dla wpuszczania powietrza do karteru (rys. 14). Schemat przechodzenia powietrza do karteru przez wał korbowy pokazany jest na rysunku 18.

Na szczęce wału korbowego po przeciwnej stronie palca korbowodu znajduje się przeciwwaga służąca do zrównoważenia pracy silnika. Niekiedy wał z przeciwwagą frezuje się z jednego kawałka, w innych wypadkach przeciwwaga jest przynitowana jako dodatkowa płytka do głównej szczęki wału (patrz rys. 14). W palcu korbowodu wywiercony jest otwór z gwintem dla wkrętki zabezpieczającej dolną główkę korbowodu od zeskakiwania z palca. Czasami nie stosuje się wspomnianej wkrętki i wówczas korbowód zabezpieczony jest od przesuwania się pokrywką karteru.

Wały korbowe wykonuje się w większości wypadków z jednego kawałka stali. Stosuje się jednak także składane wały korbowe (rys. 15). Wykonywanie wału korbowego z poszczególnych części jest racjonalne przy masowej produkcji, ponieważ daje dużą oszczędność metalu i wpływa na obniżenie ceny. Termicznie obrobiony i oszlifowany korpus wału jak również palec korbowodu wprasowuje się w otworach szczęki wału, dając mu w ten sposób zupełną pewność dobrego działania.

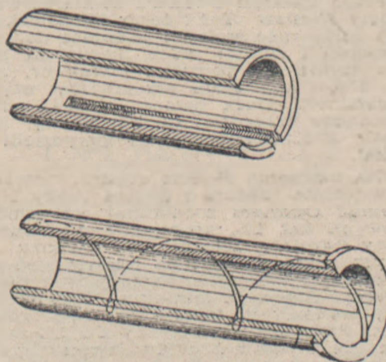


Rys. 16. Tarcze oporowe z różnymi sposobami zamocowania na wale.
a — umocowanie na krążku wału przez zaklinowanie na „jaskółczy ogon", b — zamocowanie na kwadracie, c — zamocowanie na stożku o 20°.

Podczas pracy silnika wał podlega zmiennym siłom skręcającym i dlatego powinien być dostatecznie mocny. Wały korbowe są zazwyczaj zahartowane lub zacementowane.

TARCZA OPOROWA

Tarczę oporową zakłada się na wale przy pomocy kwadratu lub krążka (rys. 16). Lepszym umocowaniem jest zakładanie przy pomocy stożka o 20°. W tym wypadku tarcza oporowa umieszczona jest równo i nie wyrabia się jej otwór oraz wał.



Rys. 17. Łożysko główne wału korbowego.

a — łożysko główne w kształcie rurki z prostym kanalikiem smarującym, niedochodzącym do końca tulei, b — główne łożysko z kołnierzem i ze spiralnym smarującym kanalikiem nie dochodzącym do końca tulei.

Na powierzchni tarczy oporowej robi się nacięcia lub specjalne występy umiejscawiające śmigło. Przy dużej powierzchni tarczy oporowej nacięcia i występy są zbyteczne, gdyż dobrze przekręcone śmigło będzie się trzymać zupełnie pewnie.

ŁOŻYSKO GŁÓWNE

Główne łożyska w silnikach modelarskich są to przeważnie długie tulejki z brązu względnie żeliwa (niekiedy stalowe hartowane), wprasowane w nosek karteru (rys. 17). W górnej części tulejki na wewnętrznej powierzchni robi się wgłębiony kanalik, przez który podczas pracy silnika przy sprężeniu w karterze dostaje się pod ciśnieniem mieszanka, zawierająca olej. Bardziej złożony system smarowania, dobrze działający przy dokładnym wykonaniu, pokazany jest na rys. 18.

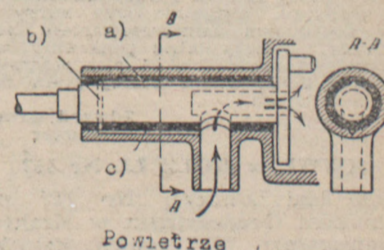
Przy sprężeniu w karterze rozpylony olej przechodzi przez otwór zasysający wału korbowego do prostego kanalika „a" na wewnętrznej ściance głównego łożyska, przesuwa się wzdłuż korpusu wału do kanalika pierścieniowego „b". Kanalik pierścieniowy łączy się w dole przy pomocy otworu z kanalikiem „c", wyżłobionym w korpusie karteru i wychodzącym do rurki zasysającej. W ten sposób kanalik ten powoduje ruch oleju w całym systemie, gdyż olej zostaje wessany znowu do karteru przy zasysaniu mieszanki.

Celem zmniejszenia tarcia stosuje się czasami dwie krótkie tulejki na końcach wału zamiast jednej długiej (powoduje to wprawdzie szybsze ich zużycie).

W szybkoobrotowych silnikach modelarskich bardzo często wał obraca się na łożyskach kulkowych. Zastosowanie łożysk kulkowych zwiększa ciężar silnika i zmusza do zastosowania uszczelnienia zapobiegającego przechodzeniu mieszanki przez łożysko. Jako uszczelnienie stosuje się pierścienie gumowe lub skórzane.

Silniki z łożyskami kulkowymi rozwijają większą ilość obrotów niż silniki z łożyskami poślizgowymi.

(cdn)



Rys. 18. System kanalików smarujących wał korbowy.
a — kanalik prosty, b — kanalik pierścieniowy, c — kanalik w korpusie karteru.



POCZTA LOTNICZA

O PRACY NASZEJ MODELARNI

Jedną z dobrze pracujących modelarni na terenie woj. warszawskiego jest modelarnia przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej TPD im. J. Marchlewskiego w Mińsku-Mazowieckim. Kierownikiem tej modelarni jest kol. Andrzej Zbiegniewski. Zajęcia w modelarni odbywają się 3 razy w tygodniu. Modelarze podzieleni są na 3 zespoły, które współzawodniczą między sobą o lepsze wyniki w pracy. Obok współzawodnictwa między zespołami istnieje także współzawodnictwo indywidualne między poszczególnymi modelarzami. Przy punktacji brana jest pod uwagę: frekwencja na zajęciach, ilość wykonanych modeli, precyzja ich wykonania i estetyka, czystość w modelarni po zajęciach, oszczędność materiałów modelarskich oraz udział modelarzy w pracach koła szkolnego LL. Modelarze biorą także udział w redagowaniu gazetki szkolnej „Zetempowiec". Wśród współzawodniczących zespołów na pierwsze miejsce wysuwa się zespół II. Wśród jego członków na wyróżnienie zasługują: Marian Reda, Pustoła, Wiszniewski i inni. Warto zaznaczyć, że kol. Wiszniewski na początku zajęć w modelarni bumelował i nie przychodził na zajęcia. Obecnie pod wpływem kolektywu poprawił się i jest jednym z przodujących. Kolektyw potrafił go wychować na dobrego kolegę i modelarza. Przyczyniła się do tego w znacznym stopniu rola współzawodnictwa. Kol. Wiszniewski przekonał się, że bumelując naraża swój zespół na niepowodzenie i obniża poziom jego pracy.

Wynikiem współzawodnictwa i intensywnej pracy było zbudowanie przez modelarzy od początku roku szkolnego 10 modeli „Żak", 3 modeli redukcyjnych samolotu Możajskiego, 1 balonu, 27 latawców płaskich, szkolnych „Much" i 3 skrzynkowych. Jak z tego widać modelarnia przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej dobrze pracuje.

Stanisław Matosek
Łękawica

KWWL W RADOMIU

Staraniem zarządu Koła LL nr 6 przy Państwowej Szkole Przemysłowej i ZM LL w Radomiu został przeprowadzony Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Na kurs uczęszczało 66 członków LL z Państwowej Szkoły Przemysłowej i Liceum M. Konopnickiej.

Kierownikiem kursu był kol. Wiesław Kowalczyk, a wykładowcami kol. Ryszard Czwartosz, Wacław Sitarz i Bogumił Pacholarz. Młodzież zapoznała się z podstawowymi wiadomościami o lotnictwie i organizacją Ligi Lotniczej. Przodownikiem kursu został kol. Adam Wróbel z Państwowej Szkoły Przemysłowej.

Julian Pietrzyk
Radom

NASZE PIERWSZE OSIĄGNIĘCIA

Koło Ligi Lotniczej przy Państwowym Technikum Mechanicznym i Materiałów Ogniotrwałych w Gliwicach zostało założone w styczniu bieżącego roku przez pilota Śląskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej Lucjana Pilarza i kol. Kochańskiego. Mimo trzymiesięcznego istnienia przeprowadzono już dwa kursy KWWL i kurs szkolenia spadochronowego. Wszystkie trzy kursy cieszyły się dużym zainteresowaniem naszej młodzieży. Należy także podkreślić dobrą współpracę zarządu koła LL z zarządem koła szkolnego ZMP, dzięki której praca nasza jest coraz lepsza.

Edward Grzeja
Gliwice

KWWL w KOLE LL Nr 157

Koło Ligi Lotniczej Nr 157 przy Technikum Geodezyjnym w Krakowie zorganizowało dla swoich członków Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych, który rozpoczął się 18 kwietnia 1952 r.

Wykładowcami na kursie są piloci Augustyniak i Ostachowski.

Bogusław Wróbel
Kraków

ODDZIAŁ LL W BYTOMIU

W SiM-ie przeczytałem notatkę, że Oddział Miejski LL w Będzinie podczas swojej dotychczasowej działalności zorganizował dopiero pierwszy kurs KWWL.

Z radością więc donoszę, że Oddział LL w Bytomiu nie jest jeszcze na szarym końcu, gdyż w roku ubiegłym zorganizował cztery KWWL-e, które ukończyło 130 kandydatów. W chwili obecnej piąty z kolei KWWL jest na ukończeniu.

P. Krasnodębski
Bytom

...Teraz, kiedy okazało się, że Oddział LL w Bytomiu nie jest jeszcze na szarym końcu, należałoby rozejrzeć się, kto jest na początku i biorąc wzór z przodujących w ilości przeprowadzonych KWWL-i Oddziałów, wziąć się solidnie do roboty. To, że Bytom nie jest jeszcze ostatni, nie świadczy o niczym. Co innego, gdyby był jednym z pierwszych tak jak np. Katowice lub Sosnowiec. Wtedy na pewno więcej byłoby powodów do radości.

Mamy nadzieję, że tego samego zdania jest Zarząd Oddziału w Bytomiu.

(red).

LL W KWIDZYNIU

Od dwóch miesięcy praca ligowa na terenie Oddziału Kwidzyńskiego uległa radykalnej zmianie. Stary Zarząd Oddziału LL dał dowód swej niezaradności i całkowicie zaniedbał pracę ligową. Kilka istniejących już kół nie przejawiało żadnej działalności, a Zarząd Oddziału nie wywiązywał się choćby w najmniejszym stopniu z nałożonych nań obowiązków. I tak np. były Zarząd magazynował otrzymywane z ZO LL Sopot numery SiM-u oraz broszury popularyzujące osiągnięcia naszego lotnictwa, zamiast rozprowadzać je po kołach i zakładach pracy, co niewątpliwie przyczyniłoby się do powiększenia ilości członków naszej organizacji. W końcu stary Zarząd rozleciał się, bo przewodniczący i sekretarz wyjechali.

Pracą Zarządu Oddziału zainteresowali się piloci Wiesław Tul i Jerzy Michałecki, którzy całkowicie zmienili panujące dotychczas stosunki i ruszyli pracę ligową na terenie Kwidzynia. Od początku marca br. założono 7 kół LL, które przejawiają ożywioną działalność. Dużą pomoc okazał nowopowstałemu Zarządowi LL Powiatowy Zarząd ZMP w Kwidzyniu, który przydzielił mu lokal.

Dla uczczenia 60-lecia urodzin towarzysza Prezydenta Bieruta i Święta Pracy 1 Maja, Zarząd Oddziału zobowiązał się założyć 10 nowych kół LL, zorganizować modelarnię przy Oddziale, założyć pięć kącików lotniczych oraz rozrzucić po mieście sieć gablotek propagandowych, obrazujących zdobycze naszego ludowego lotnictwa. W chwili obecnej jesteśmy w trakcie realizacji zobowiązań. Pragniemy tylko, aby ZO LL w Sopocie nie zapominał o Kwidzyniu i pomagał nam w pracy, a zobowiązania nasze wykonamy na pewno i praca ligowa na terenie powiatu kwidzyńskiego wkroczy na właściwe tory.

Jerzy Wójcik

W SKRÓCIE

Staraniem Ligi Lotniczej zorganizowano w Gliwickiej Fabryce Konstrukcji Stalowych kurs szkolenia modelarskiego, na który uczęszcza 30 ZMP-owców z miejscowych zakładów.



Koło LL przy Liceum Ogólnokształcącym w Lublińcu zorganizowało własną modelarnię lotniczą. W najbliższych dniach nowa modelarnia zostanie otwarta przy miejscowej szkole licealnej nr 4.

Szybkimi krokami zbliża się koniec roku szkolnego. Nasi Czytelnicy zasypują redakcję listami, w których proszą o pomoc w wyborze kierunku studiów oraz informacje dotyczące warunków przyjęcia do poszczególnych uczelni i szkół lotniczych.

„Chcę poświęcić się zaszczytnej pracy w lotnictwie. Obecnie uczęszczam na kurs modelarski II stopnia. Muszę przyznać, że od chwili wstąpienia do modelarni, bardzo mnie interesuje projektowanie . modeli. Dlatego też w przyszłości pragnę zostać konstruktorem lotniczym. Powiedz mi, droga Redakcjo, do jakiej szkoły mam wstąpić, aby marzenia moje się spełniły" — pisze w swym liście kol. **Waldemar Nowik** z Lublina. Aby zostać konstruktorem lotniczym, powinniście ukończyć XI klas szkoły ogólnokształcącej, a potem starać się o przyjęcie na Politechnikę Warszawską, przy której znajduje się wydział lotniczy. O tym w jaki sposób dostać się na wydział lotniczy Politechniki informujemy w specjalnym artykule w numerze bieżącym.

Powyższą odpowiedź kierujemy również do kol. kol. **Mariana Marusia** z Tomaszowa Mazowieckiego i **Józefa Hibrechta** z Ciechocinka. Kol. Hibrechta informujemy przy tym, że Technikum Mechaniczno-Lotnicze znajduje się w Warszawie (ul. Hoża 88) i w Bielsku (ul. Słowackiego 24).

Kol. kol. **Marian Kierzyk** i **Tadeusz Roguszka** z 30 brygady Szkoły Zawodowej PO „Służba Polsce" proszą nas o informacje, w jaki sposób dostać się do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych przyjmowana jest młodzież męska pochodzenia robotniczego, chłopstwa pracującego oraz inteligencji pracującej, członkowie i kandydaci PZPR, członkowie ZMP, a także najlepsza młodzież niezorganizowana. Od kandydatów do OSWL wymagane jest wykształcenie na poziomie 9 klas szkoły ogólnokształcącej oraz wiek od 18—23 lat. Jeżeli więc chcecie w bieżącym roku wstąpić do OSWL, winniście złożyć podanie, życiorys, opinię organizacji partyjnej lub zetempowskiej, świadectwo szkolne oraz zaświadczenie obywatelstwa polskiego w Wojskowej Komendzie Rejonowej w nieprzekraczalnym terminie do dnia 30 czerwca br. Bliższych informacji udzieli Wam również WKR

Kol. **Wiesław Kielarski** z Środy Śląskiej chce założyć koło LL na terenie swej szkoły, ale nie wie jak się do tego zabrać. Sprawa nie jest tak trudna, jakby się wydawało. Poproście Zarząd Okręgowy LL (Katowice, ul. Młyńska 22) o instrukcję, zorganizujcie zebranie, na którym wybierzecie zarząd koła. Zarząd powinien w pierwszym rzędzie sporządzić spis kandydatów i wraz z protokółem z zebrania organizacyjnego przesłać do Zarządu Okręgu w celu zarejestrowania koła. Wskazówki do dalszej pracy znajdziecie w otrzymanej z Okręgu instrukcji. Ponadto czytajcie regularnie SiM, który również pomoże Wam w Waszej ligowej działalności. Życzymy powodzenia.

Powyższą odpowiedź kierujemy również do kol. **Tadeusza Kańtocha** z Dobieszowic, pow. Będzin, który chce założyć koło LL na terenie swej wsi.

Kol. **Joachim Rothegd** z Bytomia ma 14 lat. Chce zostać instruktorem modelarskim. Prosi o podanie adresu szkoły, w której mógłby ukończyć kurs instruktorski. Przede wszystkim powinniście zapisać się do modelarni. Jeżeli popracujecie w niej przez pewien czas, to jest do ukończenia 16 lat i będziecie wykazywali się odpowiednimi zdolnościami, zostaniecie skierowani na kurs nstruktorów.

Kol. **Kazimierz Czubek** z Łąki, pow. Rzeszów jest już modelarzem i pracuje w niedawno zorganizowanej modelarni, w której zajęcia odbywają się dwa razy w tygodniu. Chciałby on również budować modele w domu i dlatego pyta nas, gdzie można nabyć beleczki, 1 mm sklejkę i „Certus". W materiały modelarskie wszelkiego rodzaju zaopatrywane są jedynie modelarnie. Indywidualnego źródła zakupu nie znamy.

(J. S.)

Szybownicy

NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

Bacz przy tym, żeby kto przez nieuwagę nie stanął na skrzydle wspartym o ziemię, bo łatwo mozna uszkodzić. A tymczasem powiedz mi, kolego, gdzie tu u was we wsi jest posterunek milicji albo gdzie mieszka sołtys?

— Hań zaroz, niedaleko za drogą — odpowiedziało parę głosów równocześnie. Nasze Zawady nie tako zaś łogromna wieś, to łatwo znońdziecie.

— A dyć oto jadom z milicji — dorzucił ktoś stojący z tyłu.

Do szybowca zbliżali się na rowerach dwaj milicjanci. Marek wylegitymował się i przedstawił w kilku słowach przyczynę lądowania. Poprosił potem o zabezpieczenie szybowca i wytłumaczył, że musi jak najszybciej zatelefonować na lotnisko, gdzie czekają na wiadomość od niego. Jeden z milicjantów pozostał przy szybowcu z drugim Marek pojechał na rowerze do telefonu.

Przedtem przeszedł jeszcze wzdłuż i wszerz lądowisko, badając dokładnie, czy daje ono gwarancję bezpiecznego lądowania samolotu, a potem startu zespołu.

Był już gęsty zmierzch, gdy Marek wrócił na miejsce przymusowego lądowania. Przywiózł ze sobą kołki i postronki, którymi zabezpieczył szybowiec przed podwianiem, przymocowując do wbitych w ziemię kołków końce płatów i ogon. Wyjął następnie książkę pokładową, barograf i spadochron, zamknął szczelnie kabinę i nakrył limuzynę pokrowcem. Tak zabezpieczony szybowiec oddał pod opiekę milicjantowi, pytając równocześnie, gdzie mógłby przenocować — możliwie najbliżej lądowiska.

— Sołtysie, wyznaczcie jaką kwaterę dla pilota — zwrócił się funkcjonariusz milicji do stojącego opodal starszego chłopa.

Zanim jednak sołtys zdążył odpowiedzieć, z licznej jeszcze grupy przyglądających się szybowcowi padło kilka zaproszeń.

U nos, u nos! Macieju, do nos dejcie pilota, to się wygodnie wyśpi!

— Cichojcie! — uciszył sołtys, a potem zadecydował: — U wos, Wawrzek, izba szeroko, to wy zrychtujcie kwatyre dla lotnika.

— A daleko stąd? — zapytał Marek.

— Hań zaroz! Dziesiąto chałupa od kraja — odpowiedział wysoki, szczupły chłop, nazwany przez sołtysa Wawrzkiem.

— Posłuchajcie, sołtysie — odezwał się chrapliwy, pewny siebie głos tęgiego chłopa, stojącego najbliżej Marka. — Kiej już na moim pastwisku siednoł, to niech ta u mnie pon pilot przenocuje. Chleba, mlyka i łóżko się znońdzie, a chałupa wedle pola.

Przy ostatnich słowach, skierowanych już do Marka, wskazał ręką rysujące się słabo w mroku zabudowania, stojące na samej krawędzi pastwiska.

Sołtys milczał, a Marek powiedział szybko:

— Ja oczywiście wolałbym jak najbliżej szybowca...

— Kiej wolicie u Pokornego, to mie tam nic do tego. Jak chcecie. Wojciech nie zbidnieje — odparł sołtys.

Markowi zdawało się, że jego głos przy ostatnim zdaniu jak gdyby stwardniał.

Obrzucił ciekawym spojrzeniem swojego gospodarza. Wojciech Pokorny, bo tak się nazywał opasły chłop, brał już z ziemi pokrowiec ze spadochronem, żeby pomóc swojemu gościowi. Marek wziął pod pachę barograf i poszli na przełaj przez pastwisko.

Siedzieli wokół dużego, nakrytego ceratą stołu, zastawionego resztkami spożytej przed chwilą kolacji. Marek na honorowym miejscu, pod wiszącym na ścianie zegarem, a z lewej strony Pokorny, rozparty wygodnie na krześle. Z prawej zaś, jego syn, siedemnastoletni może wyrostek, nie spuszczający oczu z Marka.

Żona Pokornego z córką krzątały się przy ogromnym piecu, od którego po izbie rozchodził się silny zapach gotowanych w potężnym saganie ziemniaków dla świń.

Izba była duża, jasna i dostatnio urządzona. Z sufitu zwisała talerzowa lampa elektryczna, przystrojona jakimiś papierowymi wycinankami, rzucającymi na ściany zabawne cienie. W cieniach tych kryły się porozwieszane bez ładu obrazy.

Marek ogarniał to wszystko sennym spojrzeniem, stwierdzając w myśli, że trafił do jakiegoś bogatszego gospodarza. Bardziej jednak jak zamożność domu, w którym się znajdował, interesowało go w tej chwili spanie! Znużony, myślał, jak dobrze byłoby rozprostować na łóżku kości. Ponieważ jednak gospodarze nie myśleli jeszcze o spoczynku, nie pozostawało mu nic innego, jak tylko zaspokajać ich ciekawość odpowiedziami na naiwne, nie kończące się pytania.

Pokornego najbardziej dziwiło, że „pon pilot nie boi się lotać na tym samolocie. Przecież to takie kruchutkie i delikatniuśkie, że mogłoby się w powietrzu złamać".

— Tłumaczyłem wam już — uśmiechnął się znudzony Marek — że żadnego niebezpieczeństwa w tym nie ma. Szybowce pomimo lekkiej konstrukcji budowane są mocno i nie ma żadnej obawy uszkodzenia płatowca w powietrzu. Gdyby jednak miało się coś złamać, jak mówicie, to zawsze pilot ma na plecach spadochron, który go uratuje w ostatecznym wypadku.

— To to, co hań leży na ławie?

— A to właśnie.

— Na takim spadochronie to dopiero strach lecieć.

— Strach nie strach. Zjeżdża człowiek spokojnie, jak na windzie, do ziemi — i po całym strachu.

— Jo bych sie tam boł skokać na tym — wtrącił się do rozmowy syn starego Pokornego. — Ale tako spadochron to dobro rzecz. Nie, tato?

— Taki spadochron to dobro rzecz — powiedział Pokorny w zamyśleniu. — To dobro rzecz... — powtórzył jeszcze raz i zwrócił się do Marka:

— A kupić, to by u was tego nie szło?

Marek spojrzał na niego zdumiony.

— Czego? Spadochronu? Kupić?... Chcielibyście kupić spadochron? — dziwił się.

— Materia dobro — powiedział ze znawstwem Pokorny.

— A na cóż by wam się przydał spadochron?

(16) (cdn)

OPOWIEŚĆ O MIKOŁAJU GASTELLO

Teksty: Robert Stiller (VIII) **Rysunki: Jan Janusz Rocki**



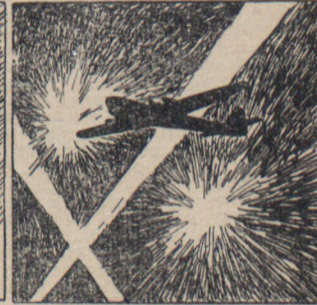
Pozbawiony podwozia bombowiec podchodził do lądowania. Lotnisko było zalane oślepiającym blaskiem reflektorów. Nad samą ziemią przód samolotu podniósł się nagle do góry, maszyna straciła szybkość i przepadła. Rozległ się trzask łamanego skrzydła. Samolot zakręcił się z rozpędu i znieruchomiał.

— Uratowało go to, że umiał wytracić szybkość — rzekł pułkownik do pobladłej Anny.



Po dwóch dniach przyszła nowa maszyna i Mikołaja znów czekał lot bojowy. Tym razem zadanie brzmiało: zniszczyć nowo przybyły na jedno z lotnisk transport trzystu faszystowskich bombowców.

— Towarzysze — powiedział Gastello. — Te trzysta sępów faszystowskich ma bombardować Moskwę. Naszym zadaniem jest nie dopuścić do tego. Nie ma potrzeby mówić nic więcej. Do maszyn!



Kiedy już dolatywali do celu, Mikołaj usłyszał głos nawigatora:

— Towarzyszu dowódco, na szosie wielka kolumna cystern. Może im dołożyć coś niecoś?

— Nie — odpowiedział Gastello — będziemy mieli dość roboty nad celem. Tam będzie nie byle jaka obrona.

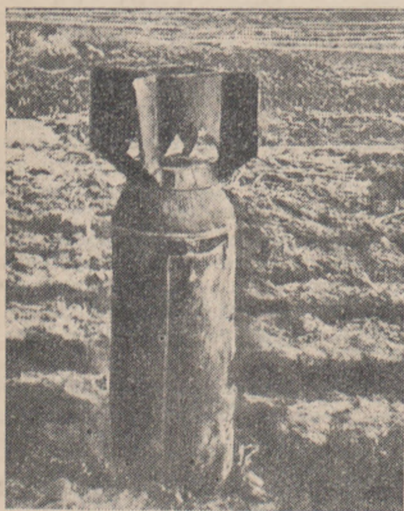
Jakby na potwierdzenie tych słów, wokół bombowca błysnęły pierwsze wybuchy.

(cdn.)

DOWODY ZBRODNI POWIETRZNYCH PIRATÓW USA W KOREI

Zbrodnicza wojna bakteriologiczna, którą imperialiści amerykańscy kontynuują w Korei, wywołuje coraz większe oburzenie w całym świecie. Nie ma chyba ani jednego zakątka globu ziemskiego, w którym ludzie nie protestowaliby przeciw nieludzkim zbrodniom lotników USA. Jak donosi prasa, wiece protestacyjne odbyły się nawet poza kręgiem polarnym.

Imperialiści zlękli się tej fali gniewu i oburzenia. Amerykański minister spraw zagranicznych Acheson złożył bezczelne oświadczenia, że „wojska amerykańskie w Korei nigdy nie używały broni bakteriologicznej", a pierwszy sługus imperialistów — Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych Trygve Lie zaofiarował Północnej Korei... pomoc sanitarną. Trudno chyba o większą bezwstydność: samoloty ze znakami ONZ zrzucają bomby bakteriologiczne, a szef ONZ proponuje „pomoc". Nic też dziwnego, że Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna z oburzeniem odrzuciła tę „pomoc", o której z góry wiadomo, że byłaby parawanem dla szpiegostwa. Dzięki pomocy sanitarnej państw demokratycznych Ludowa Korea zażegnała u siebie pierwsze niebezpieczeństwo epidemii.





Imperialiści chcieliby ukryć przed światem swoje zbrodnie. Tymczasem prasa demokratyczna świata przynosi coraz więcej dowodów tych zbrodni. Na naszych zdjęciach przedstawiamy dwa z nich. Pierwszy — to bomba bakteriologiczna, która nie wybuchła i utkwiła w ziemi. Wewnątrz niej znajdują się przegródki wypełnione zarażonymi owadami. Drugi — to silnie powiększony owad, na którego podbrzuszu i skrzydełkach znaleziono zarazki dżumy.

„POTĘŻNE LOTNICTWO MALTAŃSKIE"

Jest w Europie państwo, które nazywa się Włochy. Leży na Półwyspie Apenińskim, otoczone jest Morzem Śródziemnym, stolicą jego jest Rzym. Są to rzeczy znane każdemu, kto uczył się geografii. Ale czy słyszeliście o wielkim i potężnym państwie, jakim jest „Państwo Zakonu Maltańskiego"? Nie? Nic dziwnego. Nie jest to bowiem żadne prawdziwe państwo, a jeden z zakonów, powołanych jeszcze w średniowieczu do... walki z niewiernymi. Na mocy uchwalonych przed kilkoma wiekami praw, Zakon Maltański korzysta we Włoszech i Anglii z praw samodzielnego księstwa, co jest jednak oczywistym nonsensem, bo i któż brałby poważnie „państwo" liczące kilkuset obywateli?

Znaleźli się jednak tacy, którzy wzięli je poważnie. Zapytacie, któż to taki? Oto rządzący się do niedawna w Europie amerykański gauleiter — Eisenhower, burżuazyjny rząd włoski i... dowództwo lotnictwa włoskiego. Nie tylko wzięli je poważnie, ale udzielili mu pomocy wojskowej, wyrażającej się w dostawie kilkuset myśliwców odrzutowych.

Któż to zagraża niepodległości Zakonu Maltańskiego? A może waleczny zakon zamierza urządzić wyprawę na niewiernych? Ani jedno, ani drugie. Sprawa jest o wiele prostsza. Oto traktat pokojowy pozwala posiadać Włochom niewielką liczbę samolotów bojowych, a tu panowie z ambasady USA biją pięścią w stół, wymyślają i każą kupować coraz nowe serie swoich „Thunderjetów" i „Sabre'ów". Cóż było robić? Postanowiono więc obejść odpowiednie postanowienia traktatu pokojowego o ograniczeniu stanu floty powietrznej i „przekazać" nadwyżkę samolotów Zakonowi Maltańskiemu. Oczywiście Zakon Maltański odda „swoje" samoloty do użytkowania.. lotnictwu włoskiemu i w ten sposób wszyscy będą zadowoleni: amerykańscy imperialiści, Zakon Maltański i dowództwo lotnictwa włoskiego...

Nie są i nie mogą być natomiast zadowoleni robotnicy włoscy, którym wydatki na zbrojenia stają się już przysłowiową kością w gardle!

ROZWIĄZANIE LOGOGRYFU GEOGRAFICZNEGO

Prawidłowe rozwiązanie logogryfu zamieszczonego w 15 n-rze SIM-u z br. winno dać nazwę historycznej miejscowości, w której powstał 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" — **Grogoriewskoje.** Wyrazy, z których odczytaliśmy rozwiązanie winny brzmieć: Węgry, Krym, Riazań, Senegal, Poznań, Waręż, Chiny, Jeżów, Sekwana, Oksywie, Kraków, Kołobrzeg, Możajski, Bielsko.

Wśród licznie nadesłanych odpowiedzi, znaleźliśmy tylko jedną poprawną, którą nadesłał kol. Janek Klimszewski z Sosnowca, ul. Miła 4 m. 5 Za prawidłowe rozwiązanie logogryfu kol Klimaszewski otrzyma książkę pt. „Śmigłowiec".

DWIE KSIĄŻKI WODOPIANOWA

Znakomity lotnik, Bohater Związku Radzieckiego Michał Wodopianow, napisał ostatnio dwie książki dla młodzieży, wydane przez Państwowe Wydawnictwo Literatury Dziecięcej w Moskwie.

Książka pt. „Biegun" wydana w roku 1951 w ramach Biblioteki Szkolnej zawiera 229 stron i kosztuje 1,60 zł. Jest starannie ilustrowana i w treści swej zawiera historię walki człowieka o biegun, w której uczeni, lotnicy i marynarze radzieccy odegrali pierwszorzędną rolę, opanowując Arktykę dzięki swej śmiałości, samozaparciu, dobrej organizacji, a przede wszystkim dzięki umiłowaniu kraju, który oczekiwał wyników ich badań i dociekań naukowych.

Druga książka, to „Lotnik Polarny", wydana w r. 1952, zawierająca 222 strony, również bogato ilustrowana. Cena — 2,40 zł. Książka zawiera szereg opowiadań zaczerpniętych z bogatego życia lotniczego autora. Jego pierwszy lot na samolocie „Ilja Muromiec", loty w służbie gospodarki narodowej, w zwalczaniu szarańczy, przewożeniu prasy i poczty, a następnie pionierskie rejsy podbiegunowe oraz ratowanie uczestników wyprawy „Czeluskina"

Wodopianow opisuje w żywej formie swoje wspaniałe przeżycia lotnicze, loty na daleki Sachalin, ziemię Franciszka Józefa i zdobycie Bieguna Północnego w r. 1937. Wreszcie przeżycia i przygody w okresie wielkiej wojny ojczyźnianej, w której autor brał udział w charakterze pilota bombowca.

Obie, nieproporcjonalnie tanie do swej wartości książki Wodopianowa zasłużyły sobie na poczytne miejsce w każdej biblioteczce lotniczej.

Efer.

ZBIÓR KONWENCJI LOTNICZYCH

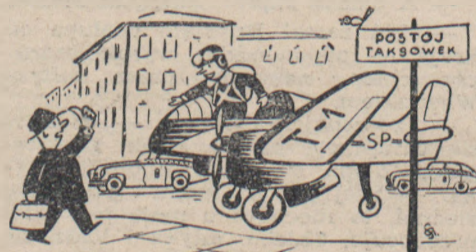
Zespół pracowników Studium Prawa Lotniczego i Zagadnień Gospodarczych Lotnictwa, Wydziału Prawa Uniwersytetu Warszawskiego, zredagował pod kierownictwem prof. dra C. Berezowskiego **Zbiór konwencji lotniczych,** które ukazały się nakładem Wydawnictw Komunikacyjnych (Warszawa 1951). Stron 132, cena 10 zł, nakład 1.000 egz.

W książce tej, którą słowem wstępnym zaopatrzył prof. Berezowski, zebrane zostały międzynarodowe konwencje dotyczące żeglugi powietrznej, statków powietrznych i przewozu lotniczego, a które podpisano w latach 1919 — 1948. Znajdują się w książce między innymi: konwencja dotycząca lotnictwa cywilnego podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r. oraz konwencja o międzynarodowym uznaniu praw na statku powietrznym, podpisana w Genewie 19 czerwca 1948 roku.

Zbiór konwencji lotniczych zainteresuje niewątpliwie prawników — pracowników lotnictwa cywilnego, tak sportowego jak i komunikacyjnego.

(kon).

NASZA OKŁADKA: Radzieckie samoloty odrzutowe w artystycznym rysunku Feliksa Pawłowicza.



. . . wolny ? !

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20, półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8.

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. 1466. **3-B-18911**